

UNIVERSITÉ DE LYON. — FACULTÉ DE DROIT

L A

MUNICIPALISATION DES TRAMWAYS

Les Résultats Financiers à l'Etranger

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

Le jeudi 18 juin 1908, à 2 heures 1/2

PAR

André BUSSY

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

LAURÉAT DE LA FACULTÉ

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

UNIVERSITÉ DE LYON. — FACULTÉ DE DROIT

Professeurs honoraires :

MM.

MABIRE, ✱, I. 🌿.

THALLER, I, 🌿, professeur à la Faculté de Droit de Paris.

AUDIBERT, I, 🌿, professeur à la Faculté de Droit de Paris.

Doyen :

CAILLEMENT, C. ✱, 🌿, I. Correspondant de l'Institut. Professeur de droit civil.

Assesseur :

FLURER, I. 🌿, professeur de Droit civil.

Professeurs :

GARRAUD, I. 🌿, professeur de Droit criminel.

APPLETON (Charles), I. 🌿, professeur de Droit romain.

COHENDY, O. ✱, I. 🌿, professeur de Droit commercial.

PIC P., 🌿, professeur de Droit international public et de Législation et économie industrielles.

APPLETON Jean), A. 🌿, professeur de Droit administratif.

LAMBERT, A. 🌿, professeur d'Histoire générale du Droit français.

BOUVIER, A. 🌿, professeur de Science financière et de Législation française des finances.

LAMEIRE, A. 🌿, professeur d'Histoire du Droit public et de Droit administratif.

JOSSERAND, A. 🌿, professeur de Droit civil.

BROUILHET, A. 🌿, professeur d'Économie politique.

HUVELIN A. 🌿, professeur de Droit romain.

LÉVY, A. 🌿, professeur de Procédure civile.

GONNARD, professeur d'Histoire des Doctrines Economiques et d'Économie politique.

Secrétaire :

BECQ (J.), I. 🌿.

MEMBRES DU JURY :

Président : M. BOUVIER, professeur.

Assesseurs : MM. PIC, professeur.

GONNARD, professeur.

UNIVERSITÉ DE LYON. —] FACULTÉ DE DROIT

L A

MUNICIPALISATION DES TRAMWAYS

Les Résultats Financiers à l'Etranger

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

Le jeudi 18 juin 1908, à 2 heures 1/2

PAR

André BUSSY

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

LAURÉAT DE LA FACULTÉ



PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553203_0002

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages.

- Arminjon.** — L'administration locale en Angleterre. Thèse Paris, 1895.
- Avenel (d').** — Le mécanisme de la vie moderne, t. V. Paris, Colin, 1896.
- Berthélemy.** — Traité élémentaire de droit administratif, 5^e éd. Paris, Rousseau, 1908.
- Bourdeau.** — L'évolution du socialisme. Paris, Alcan, 1901.
- Bourdon.** — Des contrats d'utilité générale passés au profit d'une collectivité. Thèse, Paris, 1905.
- Bourguin.** — Les systèmes socialistes et l'évolution économique. Annexes, 3^e éd. Paris, Armand Colin, 1908.
- Bovier.** — La municipalisation des services publics devant la loi et la jurisprudence française. Extrait des *Comptes rendus de l'Association française pour l'avancement des sciences*. Congrès de Lyon 1906, Paris. Secrétariat de l'association, 1907.
- Boverat.** — Le socialisme municipal en Angleterre et ses résultats financiers. Thèse Paris, 1907.
- Brès.** — De la municipalisation des services d'intérêt public en Italie. Thèse Paris, 1904.
- Bry.** — Cours élémentaire de législation industrielle. Paris, Larose, 1908.
- Cadoux.** — La vie des grandes capitales. Paris, Berger-Levrault, 1908.
- Chabanon.** — Du contrôle des contribuables sur les actes des conseils municipaux engageant les finances communales. Thèse Lyon, 1904.
- Cheysson.** — Du municipalisme. Paris, Guillaumin, 1904.
- Colson.** — Abrégé de la législation des chemins de fer. Paris, Paul Dupont, 1901.
- Cours d'économie politique professé à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées. Paris.

- Copper.** — Industries communales. Eau, gaz, électricité. Paris, Pedone, 1906.
- Coudurier.** — Une ville sous le régime collectiviste. Paris, Plon-Nourrit, 1908.
- Dejean.** — Etude sur les chemins de fer d'intérêt local. Thèse Paris, 1898.
- Dumas.** — Le Métropolitain de Paris. Paris, Béranger, 1901.
- Furster.** — Annuaire des tramways de France. Paris. Secrétariat de l'Union des tramways de France, 1901.
- Gaucheron.** — Etude sur l'OEuvre économique des municipalités. Thèse Paris, 1906.
- Graffin.** — Domaine privé de la commune. Thèse Poitiers, 1896.
- Kœchlin.** — Les tramways urbains en France, Allemagne et Suisse. Etude d'après les statistiques officielles. Octobre 1903.
- Lartigue.** — Les tramways. Etudes pratiques de droit administratif. Thèse Toulouse, 1904.
- Lauriol.** — Rapport sur le secteur municipal d'électricité des Halles. Paris, Chaix, 1902.
- Léon.** — Monopole de l'éclairage et du chauffage par le gaz dans Paris. Thèse Paris, 1901.
- P. Leroy-Baulieu.** — L'administration locale en France et en Angleterre, Paris, sans nom d'éditeur et sans date.
- L'Etat moderne et ses fonctions, t. IV, 2^e éd. Paris, Guillaumin, 1891.
- Traité théorique et pratique d'économie politique, t. IV, 3^e éd. Paris, Guillaumin, 1900.
- Traité de la science des finances, t. I, 7^e éd. Paris, Guillaumin, 1906.
- Lévy.** — Etudes sur les emprunts de la ville de Paris. Thèse Paris, 1896.
- Mauras.** — Les transports en commun dans Paris. Thèse Lyon 1905.
- Mercier.** — Exploitations municipales commerciales ou industrielles en France. Thèse Paris, 1905.
- Montet.** — Etude sur le socialisme anglais. Thèse Paris, 1901.
- Ogereau.** — Le développement des services municipaux, particulièrement dans les grandes villes de France, au cours du xix^e siècle. Thèse Paris, 1905.
- Pic.** — Traité élémentaire de législation industrielle, 3^e éd. Paris Rousseau, 1903.
- Picard.** — Traité des chemins de fer. Paris, Rosdchild, 1887.
- Pilon.** — Les monopoles municipaux. Thèse Paris, 1898.

- Ramelli.** — Des attributions de la commune en matière civile et commerciale. Thèse Paris, 1907.
- Revéraud.** — Des conditions d'exploitation du chemin de fer métropolitain de Paris. Thèse Paris, 1904.
- Roger.** — Le domaine industriel des municipalités. Thèse Montpellier, 1901.
- Rousiers (de).** — Industries monopolisées aux Etats-Unis. Paris, Colin, 1898.
- Saussoy.** — Des monopoles communaux issus de concessions sur le domaine public. Thèse Sens, 1903.
- Stehelin.** — Essai sur le socialisme municipal. Thèse Paris, 1901.
- Tissier.** — Des dons et legs aux établissements publics et d'utilité publique. Thèse Paris, 1890.
- Veber.** — L'éclairage public. Paris, Dunod, 1906.
- Vermant.** — Les régies municipales en Angleterre. Thèse Paris, 1903.

Revues et périodiques.

Annales de l'école libre des sciences politiques.

Louis-Jaray (P.). — Le socialisme municipal en France, 1905, p. 197.

Annuaire de la Société d'économie politique de Lyon.

Guyot (Yves). — Expérience de socialisme municipal, 1895-1896. p. 359.

Garnier. — Les monopoles d'éclairage dans les grandes villes, 1895-1896, p. 420.

Bulletin du ministère des travaux publics.

Les petits chemins de fer en Prusse. Loi du 23 juillet 1892, août 1892.

Circulaire du comité central de l'union des tramways de France.

Vellguth. — Rapport sur les nouveaux tarifs des tramways allemands, n° 380, 15 novembre 1904.

Les débats politiques et littéraires.

Le socialisme municipal en Angleterre, 8 septembre 1902.

L'Économiste français.

Leroy-Beaulieu (P.). — Les envahissements municipaux, 24 mars 1888.

— Le socialisme municipal, 18 octobre 1902.

Lettre d'Angleterre, 18 octobre 1902.

Levasseur. — Une critique britannique des élections municipales de Londres, 26 janvier 1907.

L'Industrie des tramways.

Dupuy-Dutemps. — Du rachat des concessions de tramways, janvier 1907.

Vellguth. — La nouvelle réglementation des tramways prussiens, février 1907.

Union allemande de tramways et petits chemins de fer. Assemblée de Mannheim, octobre 1907.

Le Journal des économistes.

Discussion sur le socialisme municipal, 1897, p. 444.

Cheysson. — Rapport sur le socialisme municipal, 1904, p. 269.

Le Messager de Paris.

Rendu (A.). — Les résultats connus des exploitations municipales 13 juin 1904.

Le Monde économique.

Boyer. — De l'assurance incendie comme service municipal, 23 novembre 1901.

Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale.

Pic. — Des monopoles municipaux, 1903, p. 19.

Louis-Jaray (P.). — Industries municipalisées, 1903, p. 106.

Augagneur. — Le socialisme municipal, 1904, p. 101.

Capitant. — L'exploitation municipale des services de distribution de l'eau, du gaz et de l'énergie électrique à Grenoble, 1905, p. 33.

Pic. — Un voyage social en Angleterre, 1907, p. 105.

Revue des Deux-Mondes.

Bourdeau. — Le socialisme municipal, 1^{er} juillet 1900.

Revue d'économie politique.

Achard. — Une distribution municipale de forces motrices, 1890.

— Les services industriels de la ville de Genève, 1899.

Revue de science et de législation financière.

Dalla Volta. — La loi italienne sur la municipalisation des services publics, 1904, p. 244.

Nézard. — La municipalisation du service d'éclairage public et la ville de Paris, 1905, p. 303.

Revue économique internationale.

Levasseur. — La vie économique, janvier 1907.

Revue générale d'administration.

De Coppet. — L'exploitation des services industriels de la ville de Bâle, septembre 1907.

Revue hebdomadaire.

Lambellin. — Echec des progressistes au County Council de Londres, 23 mars 1907.

Revue municipale.

Artibal. — Les maisons ouvrières en Prusse, 17 novembre 1900.

— La municipalisation des services publics à l'étranger, 15 et 26 janvier 1901.

Avrède. — La municipalisation en Italie, 14 mars 1903.

Capitant. — L'exploitation municipale des services de distribution du gaz et de l'énergie électrique à Grenoble, 15 octobre 1904.

Revue politique et littéraire.

Maury. — L'extension de la vie municipale, 9 avril 1904.

Revue politique et parlementaire.

Rousiers (de). — Les services publics et la question des monopoles aux Etats-Unis, 1898, p. 18.

Petit (L.). — L'extension du domaine industriel des communes, 1905, p. 468 ; 1906, p. 44.

Documents étrangers.

Allemagne.

Städt Gass-Wasser-Electrizitätswerke und Strassenbahn Colmar. Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1906. Colmar, 1907.

Bericht über die Verwaltung der städtischen Bahnen für den Zeitraum vom 1 April 1906, bis 31 März 1907. Cöln, 1907.

Verwaltungsbericht der städtischen Strassenbahnen in Dresden auf die Zeit vom 1 Juli 1905, bis zum 31 Dezember 1906. Dresden, 1907.

- Strassenbahnen der Stadt Düsseldorf. Geschäftsbericht über das Betriebsjahr vom 1 April 1906 bis 31 März 1907. VII Geschäftsjahr in städtischen Verwaltung. Düsseldorf, 1907.
- Betriebsbericht der Städtischen Strassenbahn zu Freiburg-im-Brigau. Viertes Betriebsjahr 1905, fünftes Betriebsjahr 1906. Freiburg-im-Brigau, 1907.
- Verwaltungsbericht der städtischen Strassenbahn in Frankfurt-a-Mein über das Geschäftsjahr vom 1 April 1906 bis 31 März 1907. Sonderabdruck aus dem Verwaltungsbericht des Magistrats der Stadt Frankfurt-a-Mein für 1906
- Verwaltungsbericht des Strassenbahnamtes der Haupt und Residenz Stadt Karlsruhe für das Jahr, 1904, 1905, 1906.
- Geschäftsbericht städtische elektrische Strassenbahn, 1906, 1907. Königsberg, 1907.
- Rechenschafts Bericht des Strassenbahn Amtes der Provinzial Hauptstadt Mainz für das Rechnungsjahr, 1905, 1906. Mainz, 1907.
- Verwaltungsbericht des Stadtrats der Grossh-Badischen-Hauptstadt Mannheim. VII Strassen und Nebenbahnen für 1905, 1906. Mannheim, 1907.
- Städtische Elektrizitätswerke und Strassenbahnen in Metz. Rechenschafts Bericht für das Geschäftsjahr 1906, 1907. Vom 1 April bis 31 März 1907. Metz, 1907.
- Geschäftsbericht der städtischen Strassenbahnen in München für das Betrilsjahr, 1906, 1907. München, 1907.
- Nurnberg Fürther Strassenbahn. Geschäftsbericht über das Jahr, 1906. Nürnberg, 1907.
- Zeitschrift für Kleinbahnen. April 1904.

Anglo-Saxons (Pays).

- Lord Avebury.** — On municipal and national trading, London, 1906. Traduction Elissen, Paris, Rousseau, 1908.
- Dixon Henry Davies.** — The cost of municipal trading. London, 1899.
- Manchester corporation Tramways. Visist of the municipal Deputation of Lyons. May 1906.
- Municipal and private operation of public utilities. National civic federation Report. London, 1907.
- Richard Meyer's (Hugo).** Municipal ownership in great Britain, New-York, 1907.
- Sidney Webb.** — Socialism in England, London, 1893.
- The reform of London.

- Socialisme municipal. Brochure donnant le résumé de la campagne du *Times* et éditée à Bruxelles sans nom d'auteur, 1903.
- Municipal trade, 1903. London, 1904.
- Rapport du Board of Trade, 1905. London, 1906.
- Municipal Year Book, 1906. London, 1907.
- Return of street and Road Tramways and Light Railways... in continuation of parliamentary Paper, n° 322 of session 1905.
- County Council London. Annual Report, depuis l'année 1891-1892.
- The truth about the Works department of the London County Council. London, 1898.
- Buxton.** — Annual estimate, 1907-1908. Speech to the Council on 7th May, when presenting the estimates of receipts and expenses of the Council for the financial year, 1907-1908. London, 1907.
- Report by the Committee on gas supply, Glasgow, 1904 et suiv.
- Abstract Statement of income and expenditure with capital account and balance sheet. Glasgow corporation Tramways, 1904-1905, 1905-1906, 1906-1907.
- Voir aussi une série d'articles sur le socialisme municipal en général et l'exploitation directe des tramways en particulier dans les revues suivantes.
- Electrical Investments, 4 décembre 1901.
- The Tramway and Railway World, 1907, Vol. XXI, n° 17.
- The Light Railway and Tramways Journal, 1907, Vol. XVI, n°s 317 et 320. The electrical Engineer, 1907. Vol. XL, n° 13.
- Journal of political Economy. Boston, 1907 (article d'Everett Burdett, sur le socialisme municipal en Angleterre).
- A. Cleveland.** — Municipal ownership as a form of gouvernement central. New-York, 1905.
- United States census bulletin of 1902 and 1903.
- Annuaire du Canada pour l'année 1905, Ottawa, 1906.
- Annals of the American Academy of political and social sciences, mai 1894.
- American street Railway Investments, New-York, 1906.
- Street Railway Journal, 11 mai et 26 octobre 1907.

Italie.

- Giovanola.** — Note sull' Esercizio delle Tramvie urbane. Milano, 1906.
- Riforma sociale de Torino, janvier 1903.

Suisse.

Zehnter-Elfter-Zwölfter Geschäftsbericht der Verwaltung der Kantonalen Strassenbahnen für das Betriebsjahr, 1904, 1905, 1906. Basel, 1905, 1906, 1907.

Jahrbericht der Trambahn der Stadt Luzern und Güterbahn Kriens Luzern pro 1905 ; et pro 1906. Luzern, 1906-1907.

Bericht über die Rechnung der städtischen Licht-und Wasserwerke Schaffhausen (Gaswerk, Elektrizitätswerk, Wasserversorgung, Wasserwerk), sowie strassenbahn vom 1 Januar 1905, bis 31 December 1905, bis 1 Januar 1906, bis 31 December 1906. Schaffhausen, 1906, 1907.

Zehnter Geschäftsbericht der Trambahn der Stadt St-Gallen vom 1 Januar, bis 31 December 1906, vom gemeinderat am 1 April 1907, St-Gallen, 1907.

Zehnter und Elfter Geschäftsbericht und Städtischen Strassenbahn Zürich das Betriebsjahr 1905, 1906. Zürich, 1906, 1907.

Schweizerisches Finanz Jahrbuch, 1907.

LA MUNICIPALISATION DES TRAMWAYS

SES RÉSULTATS FINANCIERS A L'ÉTRANGER

INTRODUCTION

Depuis quelques années, l'augmentation croissante des dépenses communales préoccupe et non sans raison les administrateurs des grandes villes françaises.

Aux causes normales d'accroissement des dépenses, qui sont de toutes les époques, il faut ajouter aujourd'hui, l'habitude prise par le pouvoir législatif de mettre à la charge des communes les frais des réformes sociales qu'il accorde au pays (1), la tendance de plus en plus marquée vers le dégrèvement des petits contri-

(1) M. Jules Roche a évalué récemment à 125 millions, l'accroissement des budgets départementaux et communaux, causé de 1905 à 1908 par le vote des lois sociales dont le Parlement a rejeté tout ou partie des charges financières sur le département et la commune.

Parmi ces réformes on peut citer : l'instruction publique, l'assistance, les caisses et cantines scolaires, l'assistance des vieillards, etc.

buables et enfin l'obligation morale dans laquelle se trouvent les villes de soutenir des procès même mauvais plutôt que d'encourir les responsabilités d'une transaction.

Dans un délai très bref, les villes doivent trouver de nouvelles ressources. Ne pouvant pas compter sur une augmentation indéfinie des impôts existants ou même sur celle que provoquerait, dit-on, la refonte générale de notre système fiscal, par exemple à la suite de l'établissement de l'impôt sur le revenu, un grand nombre de théoriciens des questions municipales se prononcent résolument pour l'augmentation du domaine commercial et industriel des communes.

Ils sont poussés vers cette solution par l'exemple des villes étrangères et en particulier des villes anglaises qui, depuis plus de vingt ans, ont obtenu de la sorte des ressources considérables (1).

En Angleterre, à la suite du « Municipal act » de 1888, établissant le suffrage démocratique dans les villes, les masses ouvrières présentèrent leurs revendications. Il fallut en tenir compte et pour cela engager de grosses dépenses. C'est alors que dans l'impossibilité d'augmen-

(1) « Il semble que la règle qui a présidé en France jusqu'ici à la détermination de l'activité des municipalités, règle non écrite et parfois inconsciente, soit de leur conférer les divers services d'utilité locale qui, soit par des raisons d'ordre général, soit par des raisons particulières, ne sont pas susceptibles de procurer un revenu et qui par conséquent ne sont pas des entreprises industrielles au sens strict du mot. » — P. Leroy-Beaulieu, « *Socialisme municipal* », dans *l'Economiste français* du 18 octobre 1902.

ter les impôts communaux, les édiles anglais se décidèrent à réserver à la commune les industries jusqu'alors privées, qui par la forme qu'elles affectaient et par la nature des services qu'elles étaient appelées à rendre présentaient un caractère à la fois public et rémunérateur (1). C'est dans un but financier qu'en 1873 déjà, M. Chamberlain, maire de Birmingham, faisait racheter par cette ville les exploitations d'eau et de gaz. Les premiers résultats dépassèrent toutes les espérances, la régie de l'eau procura dès les premières années 196.950 francs, la régie du gaz, avec le prix réduit d'un tiers, 1.750.000 francs. Quelques années plus tard, ces fonds furent employés à la reconstruction d'une partie de la ville démolie à cause de son insalubrité. L'impulsion était donnée, le mouvement devait prendre une extension considérable.

On croit généralement, mais à tort, que les premières régies municipales furent anglaises. Au point de vue chronologique avant 1873, Leipzig depuis 1838, Colmar depuis 1851, Copenhague depuis 1858 et Düsseldorf depuis 1866 exploitaient leur service de gaz. Seul Edimbourg, depuis 1847, exploitait son service d'eaux. Ce qui est exact, c'est que ces régies se sont rapidement multipliées en Angleterre après l'initiative de Birmingham et que ce pays est devenu le pays classique du municipalisme.

(1) Pic, « *Un voyage social en Angleterre* » dans les *Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale*, avril-mai 1907.

En France, l'esprit utilitaire étant moins développé que de l'autre côté de la Manche, il a fallu les nombreuses discussions des écoles socialistes dans les Congrès qui se sont succédé depuis 1891 et l'agitation qui a précédé l'élaboration de leurs programmes, pour que les administrateurs des villes comprissent enfin qu'ils trouveraient dans la municipalisation un moyen pratique et efficace d'augmenter leur domaine et de combler des déficits chaque jour plus menaçants.

Guesde et Lafargue se posèrent d'abord en adversaires du socialisme municipal. Convaincus que « l'impuissance organique et réformiste des municipalités était éclatante comme le soleil » (1), ils empêchèrent les premiers Congrès socialistes de s'en occuper. Le programme de Lyon, qui fut élaboré à la suite du Congrès national du parti ouvrier français tenu à Lyon au mois de novembre 1891, ne s'occupa pas de la réforme, la considérant comme prématurée.

Ce n'était pas l'avis du parti ouvrier socialiste révolutionnaire, dirigé par Allemane, ni celui du parti indépendant. Le premier, dans son programme municipal adopté la même année 1891 par « l'Union fédérative du Centre », réclamait (art. 13) : la « transformation en services publics communaux ou départementaux des monopoles des grandes Compagnies

(1) V. Bourdeau, *L'évolution du socialisme*, p. 145, et Lucien Petit, « *L'extension du domaine industriel des communes* », dans la *Revue politique et parlementaire*, année 1905, 4^e partie, p. 472.

(omnibus, tramways, bateaux, eaux, gaz), tous ces services devant fonctionner gratuitement, au moins au prix de revient. »

Le second, toujours la même année, dans un autre programme, rédigé par Benoît Malon et intitulé « Distribution et organisation des services dans la commune cantonalisée » (1), réclamait l'établissement « d'usines et d'ateliers de construction pour le matériel des services qui seront communalisés (éclairage, omnibus, tramways, petites voitures et navigation fluviale) ... (2) »

Mais à partir de 1892, les socialistes ayant pénétré dans un certain nombre de conseils municipaux, les discussions cessèrent, Guesde et Lafargue se rallièrent. Dans l'interpellation du 20 novembre 1894 à la Chambre des députés, relative à l'établissement à Roubaix d'une pharmacie municipale, Guesde donna la raison de ce revirement : « Vous comprenez que le jour où les municipalités déjà socialisées seront passées aux mains du parti ouvrier et pourront apporter à leurs administrés les améliorations immédiates, si insuffisantes soient-elles, que contient notre programme, il y aurait là une de ces propagandes par le fait qui, au lieu de cent communes que nous pouvons posséder aujourd'hui,

(1) Cantonalisée, c'est-à-dire comprenant au minimum 5.000 h. agglomérés.

(2) Ce programme contient la phrase suivante quelque peu emphatique : « Commune, Commune ! crièrent les bourgeois à partir du XII^e siècle, et ils s'affranchirent. Commune sociale, répètent les prolétaires modernes et eux aussi vaincront par ce signe !!! »

nous en donnerait dix mille, quinze mille à la prochaine consultation. » Guesde indiquait ainsi où voulaient en venir les socialistes en favorisant ce mouvement ; pour eux le socialisme municipal n'était « qu'une étape dans la voie de la socialisation des moyens de production » (1). Aussi en 1896, dans le programme de Saint-Mandé, élaboré sous la direction de M. Millerand et qui est devenu depuis le Congrès de Paris de 1899, le programme du parti socialiste unifié, voit-on figurer « la socialisation des entreprises privées déjà constituées en monopole aux mains des particuliers ou des Compagnies capitalistes, telles que mines, chemins de fer, crédit, usines métallurgiques, à mesure de leur arrivée à maturité sociale. » Enfin en 1899, à la suite du 7^e Congrès des socialistes municipaux, le programme comportait la régie des travaux et l'organisation des services publics.

Cette priorité socialiste fut aussi, quoique cela semble contradictoire, la cause principale du retard qu'offre chez nous la municipalisation. Alors que depuis longtemps déjà en Angleterre, en Allemagne, en Autriche, aux Etats-Unis, en Italie même, ce mouvement existe, en France on ne peut citer que quelques rares essais, pour la plupart peu encourageants. C'est que chez nous, la commune est encore sous la tutelle étroite du pouvoir central. Elle n'a pas, surtout au point de vue financier,

(1) Voir Pic, *Traité élémentaire de législation industrielle*, éd. 1903, p. 469.

cette liberté d'allures qui aurait permis aux socialistes, plus nombreux dans les assemblées municipales françaises que dans celles de n'importe quel pays, de donner une réalisation à leurs programmes. Si le Conseil d'Etat ne s'est pas opposé à ce que quelques communes exploitent leur service d'adduction et de distribution d'eau, c'est que poussé par des motifs très différents de ceux qui ont conduit les villes anglaises au municipalisme, il a vu là avant tout une mesure intéressant l'hygiène. De même pour le service de l'éclairage, si aucun concessionnaire ne se présente, le Conseil d'Etat a estimé avec raison que l'importance de l'éclairage public au point de vue de la sécurité devait primer le côté purement économique, l'éclairage public et l'éclairage privé se trouvant en fait combinés par la nécessité de ne pas multiplier les canalisations sous la voie publique.

En dehors de ces exceptions, la règle du Conseil d'Etat c'est la condamnation du municipalisme. Or ce qui retient le Conseil d'Etat et la grande majorité des assemblées locales non socialistes, ce qui leur fait repousser toute réforme pouvant ressembler de près ou de loin à du municipalisme, c'est la crainte de voir ces réformes interprétées comme des concessions au socialisme.

Toute une école qui se défend d'accepter les doctrines socialistes, l'école interventionniste, réclame, non pas la municipalisation de toutes les industries qui intéres-

sent la majorité des citoyens, mais seulement l'établissement et l'exploitation en régie (1) des « entreprises qui constituent des services publics et qui revêtent la forme de monopole de fait ».

L'inconvénient de cette formule, c'est qu'elle manque de précision. Quand y a-t-il service public ? Rien n'est plus difficile à définir. On dit couramment que le service public est celui dont se charge l'organisme collectif ; mais à quel signe reconnaître que tel service est public ? Voilà justement ce qu'il s'agit d'établir. La limite qui sépare la sphère d'action des organismes collectifs et celle des particuliers est difficile à trouver. « Elle résulte des faits, des mœurs, d'un certain état de civilisation, les lois et les règlements se contentent d'enregistrer et de délimiter cette situation, mais quelquefois la loi retarde sur l'évolution » (2) et l'évolution se poursuit, les aspirations de la démocratie sont de plus en plus exigeantes et compréhensives.

Les interventionnistes ne poursuivent pas la réalisation de théories sociales et en l'espèce socialistes, mais seulement la remise aux mains de la collectivité sous forme de monopole dont les bénéfices iraient à tous, d'un monopole de fait établi actuellement au pro-

(1) Il y a régie lorsque la personne publique conserve la direction complète de l'entreprise, s'attribue tous les bénéfices, mais supporte tous les aléas.

(2) Mercier, *Exploitations municipales, commerciales ou industrielles en France*, p. 52. — V. aussi Dubois, *Essais sur les finances communales*, p. 116.

fit de quelques-uns seulement. Ils insistent sur les différences qui séparent leur conception de celle des socialistes : « Il n'est pas indifférent, dit M. Pic (1), de rattacher la reprise des services en régie à la tendance socialiste, ou à des considérations utilitaires dégagées de tout doctrinarisme. Le socialisme en effet n'envisage cette reprise que comme une étape dans la voie de la socialisation des moyens de production... L'école interventionniste, au contraire, établit une distinction essentielle entre les services publics répondant aux besoins généraux et permanents de la collectivité, nécessitant pour leur bonne organisation une intervention plus ou moins directe des pouvoirs locaux et l'industrie proprement dite dont les libres et multiples manifestations ne sauraient sans périls être entravées et paralysées par une intrusion tyrannique de l'autorité publique. » M. Dalla Volta, dans un article commentant la loi italienne du 29 mars 1903 sur la municipalisation des services publics (2), insiste sur la conception interventionniste et l'oppose très nettement à la conception socialiste. « On peut admettre sans difficultés, dit-il, que lorsqu'il s'agit de services monopolisés en fait et pour lesquels la condition *sine qua non* est la concession de l'autorité publique, il vaille mieux pour les finances communales et pour les consommateurs les confier à

(1) Pic, *op. cit.*, p. 469.

(2) Article publié dans la *Revue de science et législation financière*, 1904, p. 249.

l'administration municipale. Mais si l'on ne veut pas changer le caractère de la commune, il ne faut pas sortir de ces conditions ; en en sortant, on se heurte à des difficultés très graves ; on soulève aussi des problèmes administratifs, économiques et sociaux très difficiles. La municipalisation des services publics contient des périls qu'on ne peut passer sous silence, elle peut devenir, si l'on donne une trop grande extension à cette politique, une forme de spoliation des profits gagnés licitement par les industriels grands et petits. »

Dans les limites fixées par ces deux publicistes, le municipalisme rallie aujourd'hui beaucoup d'esprits franchement opposés au socialisme et pour lesquels la question d'étiquette a son importance.

Trois services actuellement leur paraissent mériter l'intervention directe de la commune : le service des eaux, celui de l'éclairage et enfin le service des transports en commun. Cet ordre est celui dans lequel ils pénètrent peu à peu dans le domaine industriel des municipalités. Le service des eaux est le plus ancien auquel on ait songé. Son importance au point de vue de l'hygiène explique cette priorité. Vint ensuite le service de l'éclairage dont l'importance au point de vue de la sécurité n'est pas nouvelle. Depuis peu de temps enfin la question se pose pour les transports en commun. On saisit moins facilement en quoi ce service peut intéresser l'un des attributs essentiels de la commune, comment il rentre dans l'un de ses rôles. Aussi les

résistances sont-elles plus vives, les discussions plus serrées de la part des adversaires. Ici le côté financier reprend le dessus. Cette industrie, depuis trente ans qu'elle existe, a traversé de sombres périodes ; les folles spéculations du début, les tâtonnements inévitables des techniciens inexpérimentés ont amené la désastreuse crise de 1892-1896, pendant laquelle la presque totalité des entreprises françaises ont sombré. Mais depuis l'année 1897, on semble revenir à une ère nouvelle de prospérité, et les villes se demandent si le moment n'est pas venu d'en profiter.

Pour comprendre ce mouvement vers la municipalisation, il faut connaître la malheureuse histoire de l'industrie des tramways, histoire à peine soupçonnée, rarement exposée et souvent mal comprise. Il est donc utile au début de notre étude de la retracer avec quelques détails.

Et tout d'abord qu'entend-on exactement par tramways ?

Jusqu'à présent nous avons employé indifféremment les mots « tramways » ou « transports en commun urbains », pour désigner les entreprises dont nous allons nous occuper. C'est que le terme « tramways » n'a pas encore une signification très précise. Les pouvoirs publics eux-mêmes l'emploient parfois pour désigner de véritables chemins de fer départementaux, par exemple les « tramways de la Vendée ». D'après M. Colson (1) « le seul critérium légal, c'est la quali-

(1) *Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways*, 1901.

fication donnée par l'acte qui a ordonné l'exécution des travaux..... d'après un avis du Conseil d'Etat du 6 août 1884, le classement comme tramways impliquerait l'obligation de laisser accéder sinon les voitures ordinaires, au moins les piétons sur les parties en déviation, mais le plus souvent en pratique cette facilité d'accès n'est pas ménagée pour les déviations étendues ».

En fait ce critérium est très arbitraire ; le public n'en tient aucun compte, il réserve l'appellation « tramways », comme le dit avec beaucoup de justesse M. Furster (1), aux lignes « urbaines ou de banlieue, complètement sur routes, à traction animale parfois et à traction mécanique presque toujours, dont les voitures automotrices ou remorques, difficiles à confondre avec celles des chemins de fer, sont rarement couplées en longs trains ; tramways à départs fréquents embarquant les voyageurs et les messageries sans avoir le plus souvent besoin de véritables gares, etc. ; tramways enfin qui à raison des frais de leur premier établissement, de leurs résultats financiers et des conditions scientifiques de leur fonctionnement exigent une organisation administrative et technique toute différente de l'organisation des chemins de fer dits départementaux ou d'intérêt local » et « jouent un autre rôle dans l'économie nationale ».

(1) *Annuaire des tramways de France*, 1904, Introduction, p. 20.

C'est dans ce sens que nous emploierons toujours le mot « tramways », le fait que nous nous occupons de la municipalisation des moyens de transports en commun, impliquant de lui-même la limitation de notre étude aux transports purement urbains.

Les grands ancêtres des tramways urbains sont les « carrosses à cinq sols » de Pascal, qui apparurent dans Paris vers 1662. Ces « carrosses » suivaient cinq itinéraires : Luxembourg-Porte St-Antoine ; Place Royale-Eglise St-Roch ; St-Eustache-Luxembourg ; Rue de Poitou-Luxembourg ; Rue Neuve St-Paul à Rue Neuve St-Paul (Tour de Paris). Un privilège avait été accordé pour leur exploitation au duc de Rouanès. En 1672 les carrosses disparaissent et le privilège est racheté par les propriétaires des « carrosses de place » qui craignaient avec raison une semblable concurrence.

Plusieurs entrepreneurs à partir de 1820 essayèrent de renouveler l'expérience du duc de Rouanès. Ce fut en 1828 seulement que la préfecture de police accepta les propositions d'un sieur Baudry, qui exploitait déjà à Nantes une entreprise de transports publics. Baudry eut dans la capitale des imitateurs, beaucoup se ruinèrent et virent leurs lignes périlcliter, mais en 1854 les neuf qui survivaient, fusionnèrent (1) avec la plus ancienne : les Omnibus de Baudry. La nouvelle société,

(1) Les entreprises qui fusionnèrent étaient : L'entreprise des Omnibus la plus ancienne, les Dames réunies, les Favorites, les Béarnaises, les Citadines, les Batignolaises Gazelles, les Constantines, les Tricycles, les Hirondelles Parisiennes et les Excellentes.

la « Compagnie générale des Omnibus », obtenait en 1860 de la Ville de Paris le monopole des transports en commun dans la capitale, pour une durée de 50 ans (contrat du 18 juin 1860).

La province imita Paris et la plupart des grandes villes furent bientôt desservies par des omnibus analogues à ceux de la capitale. Mais tous ces omnibus avaient cela de commun qu'ils circulaient sur la voie publique comme des voitures ordinaires et qu'ils n'exigeaient aucune emprise spéciale de nature à modifier la structure d'une partie de cette voie, en en réservant de préférence l'usage à ces véhicules d'une utilisation commune. Aussi leur établissement ne soulevait-il aucun problème d'ordre juridique et leur circulation n'était-elle soumise qu'aux règles ordinaires de la police et de la voirie urbaines.

En 1852, un ingénieur français, M. Loubat, avait organisé à New-York des « trams » ou wagons à roues fixes munies de boudins qui s'engageaient dans les rainures ou ornières ménagées par les rails, et qui étaient remorqués par des chevaux. Un décret du 28 février 1854 l'autorisa à établir une ligne analogue entre Sèvres et Vincennes. Il vendit sa concession à la Compagnie générale des omnibus qui obtint en 1866 l'autorisation de la faire pénétrer, mais par « voie de terre » (1), jusqu'au Palais-Royal. En 1873 enfin, cette Compagnie obtenait

(1) C'est-à-dire qu'à un moment donné les roues du véhicule étaient changées et remplacées par des roues ordinaires.

l'autorisation d'établir une voie ferrée le long des quais de la Seine jusqu'aux Tuileries.

La jurisprudence sans hésiter avait assimilé ces voies ferrées aux chemins de fer d'intérêt local, à cause de l'emprise qu'elles exigeaient sur la voie publique. Les premières qui furent construites l'ayant été sur des voies nationales, l'autorisation par décret ne souleva aucune protestation ; mais lorsque les tracés empruntèrent des routes départementales et des chemins vicinaux, les difficultés surgirent.

La loi de 1865 avait confié aux conseils locaux le pouvoir de concéder les chemins de fer d'intérêt local, mais avait réservé au pouvoir central, qui la donnait par décret, la déclaration d'utilité publique.

A la suite de la loi du 18 août 1871 sur les conseils généraux, un malentendu naquit de la généralité des termes de l'article 46 de cette loi. Cet article, en effet, plaçait parmi les questions sur lesquelles le conseil général statuait définitivement « la direction des chemins de fer d'intérêt local, les modes et conditions de leur construction, les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation ». Les conseils généraux en conclurent qu'ils avaient seuls le droit de concéder les chemins de fer d'intérêt local. Le gouvernement n'admit pas cette interprétation et les tramways furent compris dans la même jurisprudence qui exigeait un décret, même lorsque des voies vicinales étaient seules empruntées. Un avis de la commission provisoire qui

remplaça le Conseil d'Etat de 1870 à 1872, avis en date du 22 février 1872, indiqua que le service qu'assuraient les tramways étant public, l'approbation des pouvoirs locaux était insuffisante, qu'il fallait aussi l'autorisation du pouvoir central.

Le système du gouvernement consistait à accorder « aux villes ou départements intéressés la concession des lignes à établir, sauf aux villes ou départements à rétrocéder cette concession à des compagnies ou à des particuliers » ; c'était une façon de ménager les autorités locales, surtout lorsqu'elles avaient pris l'initiative de l'établissement de ces lignes. « La première application de ce régime fut réalisée par un décret du 9 août 1876, concédant au département de la Seine le réseau des tramways de Paris et de la banlieue » (1).

Un avis du Conseil d'Etat du 9 mars 1876 confirma cette jurisprudence en la précisant. Il déclarait qu'il appartenait « au chef de l'Etat, en Conseil d'Etat, non seulement de déclarer d'utilité publique ces entreprises, après enquête, mais aussi de les concéder et d'en régler les conditions d'exécution et d'exploitation...., considérant en effet que les entreprises de tramways.... empruntent presque toujours, même dans l'intérieur des villes, des routes nationales et départementales et qu'elles peuvent emprunter en dehors des villes des chemins appartenant à plusieurs communes ». Il ajou-

(1) Rapport de M. Hérold au Sénat sur la loi du 11 juin 1880. *Journal officiel* du 27 janvier 1879, p. 580.

tait que l'Etat seul pourrait en fin de concession reprendre les réseaux.

C'est sous ce régime, défini seulement par la jurisprudence administrative, que commença à se développer cette industrie qui devait rapidement, avec le vote de la loi de 1880 et l'apparition de la traction automotrice, prendre une extension considérable et bouleverser la vie urbaine.

En France avant la loi de 1880 nous n'enregistrons que quelques essais d'ailleurs médiocres de traction mécanique, par exemple celui qui fut tenté en 1877-78 à Paris entre Montparnasse et la Bastille par la Compagnie des tramways Sud, ou encore la petite ligne électrique à trolley qui en 1881 à l'occasion de l'exposition internationale d'électricité faisait le tour des Champs-Élysées.

Lorsqu'en 1880 le législateur pour la première fois s'occupa des tramways et les distingua des chemins de fer d'intérêt local, les statistiques révélèrent l'existence de vingt-deux réseaux de tramways exploitant environ 525 kilomètres (1) contre 2.200 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local. Ces réseaux établis ordinairement dans des villes étaient affectés pour la plupart à la fois au transport des voyageurs et des messageries (2). Ils n'étaient pas tous florissants, sept accusaient un dé-

(1) Tous nos renseignements statistiques sont donnés d'après l'*Annuaire des tramways de France* de Furster, année 1904, et le *Journal officiel*.

(2) Ces réseaux étaient les suivants (*Annuaire des tramways de*

ficit, mais le vote de la loi du 11 juin 1880 donna un nouvel et remarquable essor à cette industrie.

En 1882, neuf réseaux, représentant 115 kilomètres, étaient mis en exploitation (1). En 1890, les statistiques révèlent 912 kilomètres de tramways ; 490 exploités par 25 réseaux à traction mécanique pour voyageurs et marchandises et 422 exploités pour les voyageurs seulement par 8 réseaux mécaniques et 22 à traction animale.

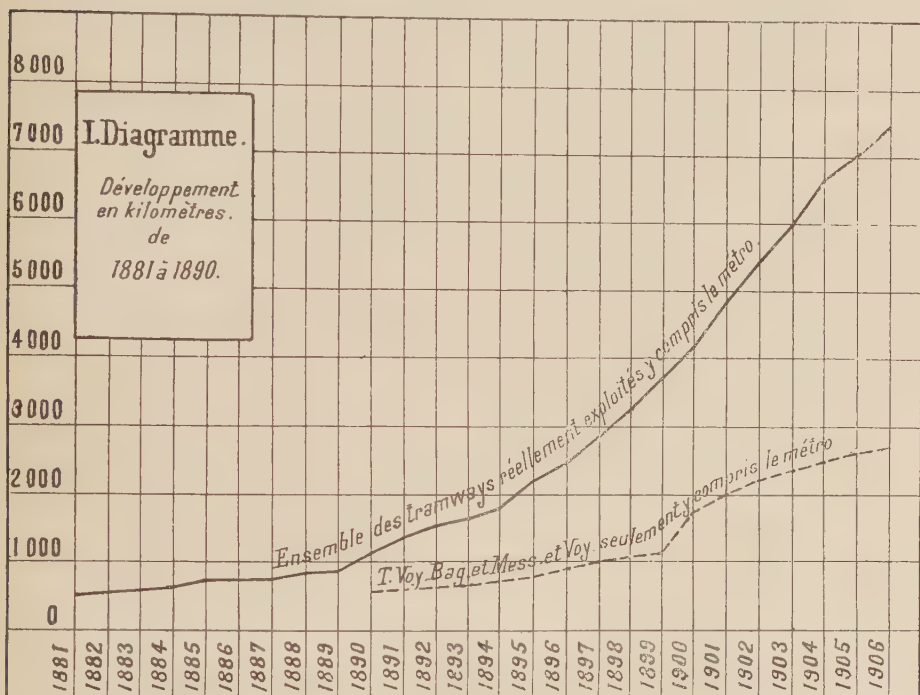
En 1900, les mêmes statistiques indiquent pour l'en-

France, p. 14) :

Marseille	24 kilom. 4
Bordeaux	39 » 9
Béziers à la mer	16 »
Tours	5 » 2
Nantes	6 » 1
Orléans	6 » 2
Nancy	5 » 1
Dunkerque	3 »
Lille	63 » 9
Roubaix-Tourcoing	?
Valenciennes	15 » 1
Boulogne-sur-mer	2 » 6
Calais-Guines	14 » 4
Paris-Omnibus	115 » 3
Paris-T. Nord	63 » 9
Paris-T. Sud	71 » 2
Rueil-Marly	9 » 3
Sèvres-Versailles	8 » 3
Versailles	12 » 4
Villiers-le-Bel	3 » 1
Le Havre	11 » 3
Rouen	27 » 5

(1) C'étaient : Nîmes, St-Etienne ; Rive-de-Gier à St-Etienne ; Reims ; Cambrai ; Fourmies ; Wignehies ; Lyon ; St-Victor à Thizy ; Grand-Lucé à la Châtre.

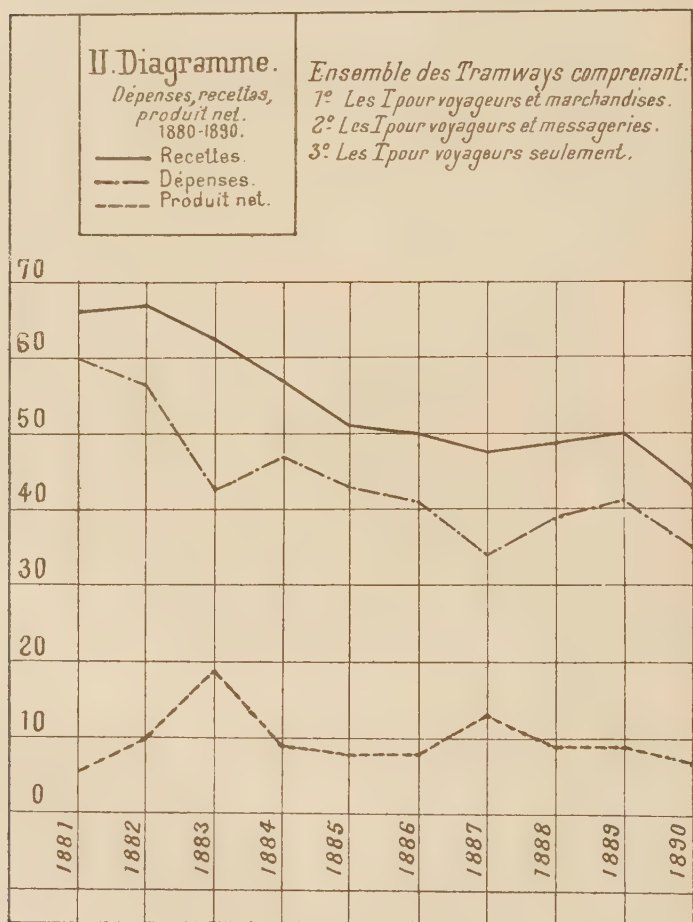
semble des tramways 6.512 kilomètres concédés, dont 4.226 en exploitation. Enfin d'après le dernier tableau, encore provisoire; publié au *Journal officiel*, nous



aurions en France aujourd'hui un total de 7.406 kilomètres de tramways exploités, y compris le métropolitain de Paris et les funiculaires presque tous urbains. On trouvera ci-contre un Diagramme (Diagramme I) de ce développement, qui fera mieux saisir la progression extraordinaire des moyens de transports en commun des villes françaises. A partir de l'année 1900,

le Métropolitain de Paris est compris dans les deux courbes.

Lorsqu'on examine les résultats d'exploitation de l'ensemble des tramways pendant la période décennale



1880-1890, on est frappé de la rapidité de leur développement et de la hausse continue des produits nets.

En 1881 la moyenne kilométrique était de 66.320 francs pour les recettes, de 60.904 francs pour les dépenses, ce qui donnait un produit net égal à 5.416 francs. En 1882 la moyenne kilométrique des recettes s'élève à 67.309 francs, tandis que celle des dépenses s'abaisse à 56.977 francs, ce qui augmente le produit net et le porte à 10.332 francs. En 1883 ce produit atteint 19.877, mais redescend peu à peu aux alentours de 10.000 francs, avec une hausse sensible vers 1887, pour se maintenir ainsi jusqu'en 1890 (Voir le Diagramme II).

Mais survinrent les grandes découvertes scientifiques qui devaient ruiner la traction animale. L'électricité entra dans le domaine des applications industrielles. Malheureusement l'engouement fut trop rapide, la spéculation s'en mêla et des transformations hâtives et mal étudiées amenèrent une crise terrible. Le produit net moyen kilométrique tomba à 3.280 francs en 1892, à 3.196 francs en 1893, pour ne se relever que très péniblement aux environs de 5.000 francs (5.331) à la veille de l'exposition universelle de 1900, et cela malgré une baisse continue des recettes (Voir le Diagramme III).

Ce relèvement était dû presque uniquement aux tramways véritablement urbains. En effet à l'ombre de la législation plus libérale spéciale aux tramways, s'était multipliée d'une façon sensiblement supérieure aux tramways eux-mêmes, une catégorie de réseaux que les statistiques officielles dénomment encore « tram-

III. Diagramme.

Recettes Dépenses Produit net.

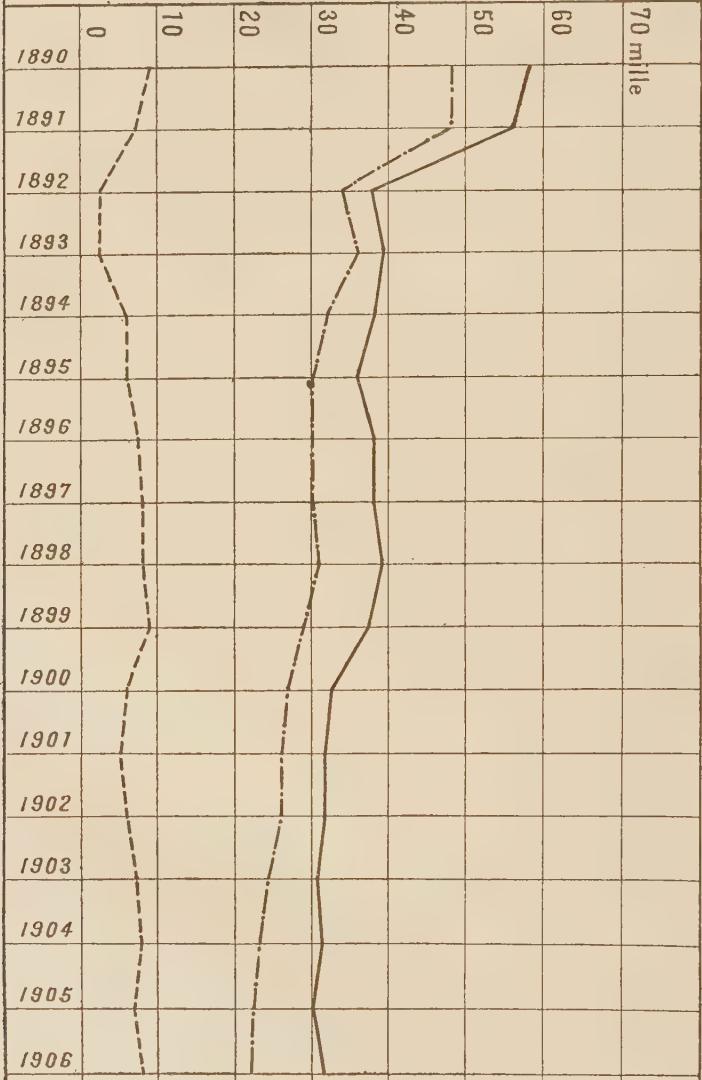
Tramways purement urbains.
Ensemble.

comprenant : 1° T. pour voyageurs
et messageries.
2° T. pour voyageurs
seulement.

— Recettes.
— Dépenses.
- - - Produit net.

moyen par kilomètre.

Le Métropolitain n'est pas compris.



Les chiffres donnés par le Journal officiel pour 1906 sont provisoires.

ways pour voyageurs et marchandises » et qui sont de véritables chemins de fer d'intérêt local à faible trafic. En 1881 ils n'existaient pour ainsi dire pas (1/15 du kilométrage total). En 1890 ils en représentent les 2/5. En 1900 enfin, 63 0/0 de l'ensemble, les tramways purement urbains n'en formant que 37 0/0. Ce développement anormal avait pour cause le désir des concessionnaires d'obtenir par un simple décret des concessions qu'ils avaient moins de chance d'obtenir par une loi.

Le législateur s'est ému de cette extension abusive de la procédure administrative réservée aux seuls tramways. A plusieurs reprises des voix autorisées ont demandé sur ce point la révision de la loi du 11 juin 1880 (1). Leurs désirs ont reçu un commencement de

(1) Voir notamment : le rapport fait par M. Sibille, député, au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1903 (Etudes et travaux de chemins de fer, annuités et garanties d'intérêt). Nous en extrayons les lignes suivantes : Beaucoup de lignes locales ont été établies partie sur des voies publiques préexistantes, partie en déviation ; elles ont été qualifiées, au point de vue légal, tramways ou chemins de fer, selon que le premier ou le second des modes de construction était prépondérant.

La classification opérée est fort critiquable. On se demande pourquoi le Métropolitain, qui ne transporte que des voyageurs, est considéré comme chemin de fer d'intérêt local, tandis que telle autre ligne établie en déviation sur une notable partie de sa longueur et servant au transport de voyageurs et de marchandises est classée parmi les tramways. Ne faudrait-il pas traiter comme chemin de fer d'intérêt local toute entreprise qui utilisant la traction mécanique sur une voie ferrée a des services réguliers de voyageurs et de marchandises ? »

satisfaction. Par décret en date du 31 août 1907 (1), une commission a été nommée qui est chargée de « l'étude de la révision de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ». Cette commission aura à examiner cette question et à établir une distinction rationnelle entre le chemin de fer d'intérêt local et le tramway. Le rapport de M. Barthou, ministre des travaux publics, qui précède le décret nous l'indique expressément : « D'autre part, l'extension qu'a prise le réseau des voies ferrées d'intérêt local depuis la promulgation de la loi du 11 juin 1880 et la modification du caractère de ces entreprises ont fait apparaître l'intérêt qu'il pouvait y avoir à établir, d'une manière rationnelle et correspondant à la véritable nature du service effectué par ces voies ferrées, la distinction entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways et la détermination de l'autorité ayant qualité pour concéder l'entreprise. »

Dans notre diagramme III relatif à la période 1890-1906 et qui met en relief la hausse continue du produit net, nous avons dû tenir compte de la confusion actuelle et rejeter de l'ensemble des tramways, ceux qui transportent à la fois des voyageurs et des marchandises pour les reporter à leur véritable place, c'est-

(1) *J. off.* du 10 septembre 1907, p. 6437 et circulaire du Ministre des travaux publics du 23 novembre 1907, au *J. off.* du 26 novembre 1907.

à-dire à côté des chemins de fer d'intérêt local. Nous avons ainsi obtenu la courbe réelle des moyens de transport urbains.

On aurait pu croire factice la hausse provoquée en 1900 par l'exposition universelle de Paris. En fait elle s'est maintenue, même si l'on ne tient pas compte de l'appoint considérable fourni par la réussite du chemin de fer métropolitain de Paris. Cette hausse qui continue à se manifester n'est pas due, comme le montre clairement notre diagramme, à un relèvement des recettes, elles n'ont cessé de baisser, mais plutôt à un abaissement très sensible des dépenses, par suite d'une meilleure utilisation du capital et de l'application de règles d'exploitation plus rationnelles.

Comme dans toutes les industries nouvelles, l'engouement excessif des débuts, l'inexpérience des premiers exploitants ont conduit à la débâcle la majorité des entreprises. L'exploitation des tramways n'est pas assimilable à l'exploitation des autres moyens de transport. Ils ne répondent pas aux mêmes besoins, ils n'évoluent pas dans les mêmes conditions techniques. Vingt ans ont été nécessaires pour découvrir les véritables formules, les règles rationnelles de leur exploitation. Aujourd'hui la période des expériences et des aléas trop considérables est passée, les agioteurs sont assagis, un relèvement général s'annonce et les municipalités de se demander si le moment n'est pas venu pour elles de profiter des expériences du passé et de se réserver les

avantages qui sont à prévoir dans l'avenir. En fait on ne peut enregistrer encore aucune réalisation pratique de cette tendance. Les lignes, d'ailleurs en petit nombre, construites avec les ressources des municipalités, ne sont pas toutes exploitées par les municipalités elles-mêmes (1).

Mais alors trois questions se posent, qui sont de la plus haute importance et qui n'ont encore reçu que des solutions partielles et souvent contradictoires.

(1) Ces lignes sont les suivantes :

1° Chemin de fer à crémaillère reliant la ville de Langres à la gare de Langres-Marne sur la ligne de Paris à Belfort. — Loi du 30 juillet 1885 (*J. off.*, 1^{er} août 1885), qui a autorisé la ville de Langres, à le construire elle-même avec l'aide pécuniaire du département et à l'exploiter en régie. Cette ligne, qui légalement constitue un chemin de fer d'intérêt local, est en fait un moyen de transport uniquement urbain.

2° Funiculaire de Paris (Place de la République) à Belleville, construit par la ville de Paris, mais dont l'exploitation a été concédée à une compagnie privée. — Décret du 24 janvier 1889 déclarant cette ligne d'utilité publique ; Avis du Conseil d'Etat (section de l'intérieur) du 24 février 1889, repoussant l'exploitation directe par la ville de Paris ; Décret du 7 août 1890 approuvant la convention passée entre la ville de Paris et M. Fournier, le concessionnaire de l'exploitation.

3° Chemin de fer métropolitain de Paris. — Loi du 30 mars 1898 déclarant sept lignes d'utilité publique ; Loi du 4 avril 1898 autorisant la ville de Paris à contracter un emprunt de 165 millions de francs pour la construction du réseau ; Loi du 26 juin 1903 autorisant un nouvel emprunt de 170 millions de francs.

La ville a construit toute l'infrastructure, mais l'exploitation a été confiée à une compagnie. La ville pour rémunérer le capital engagé perçoit un peu plus de 5 centimes par voyageur transporté ; ce qui a fait : en 1902 sur 10.987.326 francs de recettes, 4.577.836 francs prélevés pour le capital emprunté par la ville ; en 1903 sur 17.632.722 francs, 5.693.654 francs et en 1904 sur 20.662.298 francs, 6.672.541 francs.

1° Les communes ont-elles la capacité juridique nécessaire pour construire et exploiter elles-mêmes leurs moyens de transport en commun ? Peuvent-elles choisir entre la concession et l'exploitation directe ?

2° Les communes ont-elles la capacité technique indispensable pour construire et exploiter d'une façon rationnelle et rémunératrice ? Quelles devront être les grandes lignes de la future organisation économique de la commune en France ?

3° Les communes ont-elles un intérêt financier à exploiter directement, si l'on examine l'augmentation des frais et celle des bénéfices qu'entraînera la régie directe ? Peut-on trouver dans les résultats financiers de la municipalisation de ce service à l'étranger un argument de quelque valeur en faveur de sa municipalisation en France

Répondre à ces questions, tel est le but de notre étude. Nous le ferons avec la plus grande impartialité, étayant notre argumentation sur des faits absolument contrôlés, puisés dans les documents officiels ou communiqués par des techniciens parfaitement au courant des questions de transports urbains et à l'abri de tout soupçon de partialité (1).

(1) Un grand nombre des documents que nous allons mettre en œuvre nous ont été communiqués par M. Coste, secrétaire de l'Union des tramways et chemins de fer d'intérêt local de France, et par MM. les directeurs des principaux réseaux municipaux étrangers.

Nous leur adressons nos remerciements pour l'extrême bienveillance avec laquelle ils nous ont toujours accueilli.

PREMIÈRE PARTIE

CAPACITÉ JURIDIQUE

Les communes ont-elles la capacité juridique nécessaire pour construire et pour exploiter elles-mêmes leurs tramways ?

Ainsi posée la question se scinde en deux autres que nous étudierons successivement :

1° La loi municipale du 5 avril 1884 et la jurisprudence reconnaissent-elles d'une façon générale aux communes la capacité qu'exige l'accomplissement des actes que comporte l'exploitation d'une industrie ?

2° La loi du 11 juin 1880, organique des tramways, et les nombreux décrets qui l'ont suivie autorisent-ils les communes à exploiter leurs tramways, ou font-ils de la concession à un entrepreneur privé une règle absolue ?

CHAPITRE PREMIER

LA LOI DU 5 AVRIL 1884 ET LA JURISPRUDENCE DU CONSEIL D'ÉTAT.

L'aptitude juridique des communes à faire de l'industrie ou du commerce est depuis quelque temps l'objet de vives discussions. De nombreux et éminents juristes ont donné leur avis et la question paraît épuisée (1). Nous en tenant aux solutions admises presque unanimement aujourd'hui et dans le seul but d'être complet, nous exposerons, en les résumant, les différents arguments produits et cela sans entrer dans les longues controverses qu'ils soulèvent.

La loi du 5 avril 1884, comme la loi du 24 juillet 1867 qui l'a précédée, est muette sur la capacité juridique communale en matière économique. Son article 61 déclare que le conseil municipal « règle par ses délibérations les affaires de la commune ». Toute la question est donc de savoir si le législateur a voulu comprendre dans ces termes très généraux, trop généraux, les exploitations industrielles ou commerciales. Non, répond le Conseil d'Etat, telle n'a pas été la pensée du législateur.

(1) Nézard, *Revue de science et législation financières*, 1905, p. 303.

L'article 68 de la loi du 5 avril 1884, qui indique quelles délibérations du conseil ont besoin pour devenir exécutoires de l'approbation de l'autorité supérieure, ne parle pas de celles ayant trait à l'organisation ou à l'exploitation d'entreprises industrielles et commerciales. Et cependant, si on recherche les raisons pour lesquelles dans certains cas l'approbation est exigée, on est obligé de constater que ces délibérations offrent les caractères essentiels des cas prévus : répercussion financière, importance domaniale, etc.

D'autre part, les articles 133 et 141 de la même loi, qui énumèrent les recettes ordinaires et extraordinaires inscrites au budget communal, ne disent pas un mot des recettes des entreprises industrielles et commerciales, alors qu'ils indiquent (art. 131, n° 10) le « produit des concessions d'eau et d'enlèvement des boues et immondices de la voie publique et autres concessions autorisées pour les services communaux », montrant ainsi à quelle forme serait astreinte la commune pour l'exploitation de ses services industriels.

Ces deux arguments, mis en avant par le Conseil d'Etat pour refuser aux communes la capacité juridique en cette matière, reposent sur le principe d'après lequel « tout ce qui ne serait pas permis à la commune par la loi, lui serait interdit », comme personne morale soumise à la règle de la spécialité.

Cette règle, qui restreint la capacité des établissements publics à la seule exécution des services pour

lesquels ils ont été créés, a été élaborée par le Conseil d'Etat après de longues hésitations et dans un but bien précis : empêcher les établissements religieux de recevoir certaines libéralités (1). Les civilistes ne l'ont pas admise et jamais la Cour de cassation n'en a tenu compte dans ses arrêts. Pourquoi la faire intervenir ici ?

En elle-même cette règle est déjà très discutable (2), mais si l'on admet son bien-fondé lorsqu'il s'agit d'établissements publics, il est impossible cependant d'en étendre l'application à la personne morale : commune. Cette personne constitue en effet un groupement naturel d'intérêts collectifs, ayant une existence de fait antérieure à son organisation légale. Elle n'est pas créée par la loi, mais seulement organisée. Elle forme, comme la personne Etat, un tout chargé d'une mission générale et jouissant d'attributions nécessairement illimitées.

La commune a donc la plénitude de la capacité, elle peut faire tout ce qui ne lui est pas expressément interdit, car alors le principe juridique d'après lequel la capacité est la règle, l'incapacité l'exception, reprend toute sa force.

En termes aussi compréhensifs que possible, la loi a indiqué la mission du conseil municipal : « régler par

(1) Voir Tissier, *Traité des dons et legs*, n° 226 et suiv.

(2) Pour plus de développements voir Bouvier, *La municipalisation des services publics devant la loi et la jurisprudence*, p. 39. Rapport présenté au Congrès de l'Association pour l'avancement des sciences, tenu à Lyon en août 1906.

ses délibérations les affaires de la commune ». Si elle n'a pas mentionné expressément dans l'article 68 les délibérations portant sur l'organisation et l'exploitation d'entreprises industrielles et commerciales, il faut bien reconnaître cependant que ces délibérations tombent indirectement dans l'un des cas prévus par cet article : acquisitions d'immeubles, constructions nouvelles quand la dépense dépasse les limites des ressources ordinaires et extraordinaires que les communes peuvent créer sans autorisation spéciale (n° 3), le budget communal (n° 9), les emprunts (n° 11).

En outre le fait par le législateur de citer à l'article 133, n° 10 « le produit des concessions d'eau et de l'enlèvement des boues et immondices de la voie publique, et autres concessions autorisées par les services communaux », n'implique en aucune façon de sa part l'indication de la seule forme sous laquelle les communes pourraient jouir de leur domaine industriel. Le législateur a dit « concession » parce qu'en 1884 c'était la forme la plus habituellement employée.

Le Conseil d'Etat invoque, à côté des motifs tirés de la loi de 1884 elle-même, un argument tiré de la loi du 17 mars 1791 sur la libre concurrence et la liberté du commerce et de l'industrie.

Placée dans des conditions très spéciales, ayant à sa disposition des fonds parfois considérables, le pouvoir de contrainte et l'influence politique, la commune aura une tendance indéniable à ériger en monopole l'indus-

trie qu'elle exploitera, à la placer en dehors des atteintes de la concurrence. M. G. Louis-Jaray (1) l'a fort bien dit : La commune peut « jeter dans la lutte industrielle le poids de la richesse collective et modifier artificiellement les conditions économiques résultant du régime de la concurrence ». Nous dirons plus : la commune le doit fatalement, parce qu'à la confusion de fait des organismes administratif et économique correspondra malgré tout une pénétration des procédés administratifs dans le domaine économique et privé.

Mais l'objection si juste du Conseil d'Etat tombe lorsqu'il s'agit, comme c'est le cas dans notre étude, d'industries qui ne peuvent être exercées sous le régime de la libre concurrence. On ne peut alors reprocher à la commune de concurrencer des industriels privés, elle fait simplement profiter la collectivité d'un monopole appartenant à quelques-uns. Et cette constatation montre bien quelles limites sont prescrites au rôle industriel de la commune. Comme les interventionnistes le proclament, elle ne doit se charger que des industries ayant le caractère de services collectifs et présentant la forme de monopoles de fait. Le Conseil d'Etat lui-même a fait brèche dans cette hypothèse à la rigueur de son principe (2) ; mais en dehors de ce cas il est impossible de méconnaître le bien-fondé de l'argument.

(1) G. Louis-Jaray, « *Le socialisme communal en France* » dans les *Annales des sciences politiques*, 1905, p. 197.

(2) « Mais lorsqu'il s'agit d'une industrie qui par sa nature, par

Le Conseil d'Etat pour édifier sa jurisprudence ne s'est pas contenté des motifs d'ordre juridique, il a fait valoir des raisons purement économiques : le défaut d'aptitude commerciale des municipalités, l'incompétence de leurs représentants, leur défaut d'intérêt et de responsabilité, enfin les aléas financiers des entreprises industrielles. Toutes les fois que ce tribunal a dû statuer sur la question, ces arguments sont revenus dans les considérants de ses arrêts. On peut même affirmer que ce sont là les véritables raisons de son veto.

Ces arguments économiques nous n'avons pas à les exposer ici, ils feront l'objet de la seconde partie de notre étude. Nous éviterons d'ailleurs de les étudier comme on l'a fait jusqu'à maintenant avec la portée générale qu'on leur a attribuée, nous nous efforcerons de les « situer » pour ainsi dire, de les envisager sous la forme spéciale qu'ils affectent dans l'hypothèse bien déterminée de la construction et de l'exploitation des tramways.

Mais auparavant s'impose à nous l'examen attentif des lois et décrets qui réglementent en France les tramways, car en admettant même, comme nous l'avons fait, une capacité générale des municipalités à faire de

l'emploi des voies publiques en particulier, constitue un véritable monopole, comme la distribution d'eau et de gaz par exemple, rien ne fait obstacle à ce qu'elle soit érigée en service public. » Conclusions du commissaire du gouvernement M. Romieu dans l'affaire de la Boulangerie coopérative de Poitiers. Conseil d'Etat, 1^{er} février 1901, R. Lebon, 1901, p. 105, D. et P. 1902.3.34, S. 1901.3.41.

l'industrie et du commerce, il n'en découlerait pas nécessairement qu'elles puissent construire et exploiter leurs tramways ; peut-être la loi a-t-elle réservé à l'industrie privée le service des transports urbains, faisant ainsi à cette capacité générale une brèche légale.

CHAPITRE II

LOI DU 11 JUIN 1880 ET DÉCRETS POSTÉRIEURS.

La loi du 11 juin 1880 et les décrets postérieurs qui l'ont complétée défendent-ils à la commune d'exploiter ses tramways ? (1)

Cette question semblerait oiseuse si l'on ne trouvait pas dans plusieurs législations étrangères une pareille défense.

En Angleterre, où cependant la municipalisation s'est développée rapidement, c'est par la prohibition qu'on a commencé. Liverpool en 1868, Londres en 1869 obtinrent bien la permission de concéder leurs lignes avec la faculté de les racheter au bout d'un certain temps, mais le « Tramways act » de 1870 (9 août) (2), qui autorisait seulement la construction en régie et qui donnait au pouvoir local un droit de veto contre toute entre-

(1) Dejean dans son *Etude sur les chemins de fer d'intérêt local* (1898, p. 99), parlant des divers moyens employés par les départements et les communes pour se faire entrepreneurs de transports, prétend que « il n'y a pas dans ces divers systèmes un grand intérêt juridique ». Nous estimons au contraire que le côté juridique de cette question n'est pas à négliger.

(2) Ce « Tramways Act », par ses dispositions prohibitives, a empêché le développement de l'industrie des tramways en Angleterre. Voir Boverat, *Le socialisme municipal en Angleterre*, 1907, p. 197, ainsi que notre 3^e partie.

prise de tramways, même dans le cas où l'entrepreneur aurait obtenu un « private bill », renfermait une disposition (art. 16), qui interdisait aux villes d'exploiter elles-mêmes ce genre d'entreprises. Nulle administration locale, disait cet article, « ne pourra se prévaloir des dispositions contenues dans la présente loi (droit de veto), pour placer ou faire manœuvrer des voitures sur les lignes ainsi construites et pour percevoir des droits en raison de l'usage de ces mêmes voitures ».

Le sens prohibitif de cet article ne fut pas admis unanimement. Au cours de la même année 1870, Glasgow, Birmingham et Portsmouth étaient autorisées à exploiter elles-mêmes leurs tramways, dans le cas où, à l'expiration des concessions, ces villes acquerraient la propriété des réseaux. Aussi en 1872 un « standing order » intervint-il, qui fit disparaître ces divergences et maintint l'incapacité d'exploiter (1).

En Belgique, la loi du 9 juillet 1875 qui fixe le régime des tramways, ne tranchant pas la question de leur exploitation par les villes, la jurisprudence avait une tendance à soutenir l'incapacité. Les villes ont tourné la difficulté en se rendant acquéreurs de la majorité des actions des sociétés concessionnaires.

La loi italienne du 27 septembre 1880, organique des

(1) Voir Montet, *Etude sur le socialisme municipal anglais*, p. 64. Le « Tramways Act » de 1870 n'est plus en vigueur. Il ne s'est jamais appliqué à l'Irlande. Il a été remplacé en 1896 par une réglementation plus libérale.

tramways, interdisait formellement aux provinces et aux communes d'exploiter leurs tramways. « Les tramways à traction mécanique et les chemins de fer économiques ne pourront pas être exploités par les provinces, les communes et généralement par les êtres moraux et devront être réservés à l'industrie privée » (1). Une loi du 29 décembre 1896 ne prévoyait aussi que la concession à des sociétés privées, et il fallut la loi du 29 mars 1903, pour que les municipes se crussent parfaitement capables.

Il est donc logique de se demander si le législateur français n'a pas eu les mêmes préoccupations que les législateurs anglais ou italien.

Nous avons déjà vu que, pendant une dizaine d'années, les tramways n'ont eu en France qu'un régime créé par la jurisprudence administrative. Or il n'est pas douteux que dans l'esprit du Conseil d'Etat depuis 1872 (2), époque à laquelle ce Conseil eut pour la première fois à trancher les difficultés qui avaient surgi, jusqu'à 1880, la concession ait été le mode normal d'exploitation des tramways. Si le gouvernement accordait souvent aux villes « la concession », il ne faut pas en conclure que dans sa pensée l'exploitation dût rester entre leurs mains. Le pouvoir central agissait ainsi pour ménager les villes qui avaient pris l'initiative de l'éta-

(1) Loi du 27 septembre 1880, n° 581, art. 39.

(2) Avis de doctrine du 22 février 1872 ; Décret du 9 août 1873, concédant le réseau des tramways de Paris et de la banlieue.

blissement d'un réseau et provoqué directement, et sans tenir compte du gouvernement et de la jurisprudence administrative, les propositions des entrepreneurs. D'ailleurs ces concessions étaient toujours faites aux villes « à charge pour elles de les rétrocéder à une compagnie ou à un particulier » (1). C'est ainsi que le réseau des tramways de Paris et de la banlieue fut concédé au département de la Seine avec obligation de rétrocession aux Compagnies des Tramways-Nord et des Tramways-Sud.

Est-ce avec cette même idée de la nécessité d'une concession qu'a été votée la loi du 11 juin 1880 ?

En 1865, lorsque par la loi du 12 juillet le législateur créa, sur les instances des conseils généraux, un réseau secondaire de voies ferrées, il eut soin de bien indiquer que ce réseau devait jouer un rôle tout différent de celui joué par le réseau d'intérêt général. « Ces lignes devaient être de peu de longueur, relier exclusivement les localités secondaires aux grands réseaux, ne traverser ni faite ni grandes vallées, n'avoir qu'un trafic peu considérable, ne comporter qu'un petit nombre de trains, épouser la forme du terrain, être établis à voies étroites si le terrain présentait quelques difficultés, jouir d'une certaine liberté dans l'organisation du service » (2). Il s'agissait de créer des lignes économiques

(1) Rapport de M. Hérold au Sénat sur la loi de 1880, *J. officiel* du 27 janvier 1879, p. 580.

(2) Picard, *op. cit.*, t. I, p. 25.

et destinées à relier entre elles non plus deux ou plusieurs régions, mais les diverses localités d'une même région.

Or les concessionnaires, comprenant mal leur tâche et poussés par les spéculateurs, commencèrent par engager des dépenses excessives, aidés qu'ils étaient par le système de la subvention en capital organisée par la loi et qui mettait à leur disposition d'un seul coup des fonds considérables. Puis ils s'efforcèrent de souder entre elles plusieurs concessions, afin de concurrencer les grands réseaux, sans se rendre compte de l'inégalité de la lutte, ou avec l'espoir secret de se faire racheter. Ces abus tuèrent les entreprises et mirent les départements en face d'embarras insurmontables.

C'est plutôt pour remédier à cette situation, que pour donner un régime légal aux tramways à peine nés, que le gouvernement, dans la personne de M. de Freycinet, déposa sur le bureau du Sénat les deux projets de loi qui devaient, après maints et maints remaniements, devenir la loi du 11 juin 1880. On en trouve la preuve dans ce fait que les débats roulèrent d'abord sur l'opportunité de confondre ou de distinguer les chemins de fer d'intérêt local et les tramways et de n'établir qu'une seule et même réglementation ou deux réglementations distinctes. C'est cette dernière solution qui prévalut, mais en partie seulement.

Au cours des longues discussions qui pendant deux ans se déroulèrent à la Chambre et au Sénat, il ne fut

jamais question de l'exploitation directe ; on ne s'occupa jamais que de la concession et de sa réglementation.

Ce qu'on chercha surtout à organiser, ce fut un système de subvention de nature à encourager le développement de l'industrie, sans entraîner les abus antérieurs. Témoin la réplique de M. Labiche, rapporteur au Sénat, dans la séance du 14 mai 1880 : « Toutes les modifications qui ont été apportées au projet primitif ont pour but l'amélioration de la situation des concessionnaires. Déjà dans notre premier rapport et dans la discussion de 1878, nous avons exprimé la crainte qu'il ne fût difficile d'obtenir qu'une impulsion considérable fût donnée aux entreprises de voies ferrées, si l'on n'améliorait pas les conditions du projet primitif .. Les principales de ces améliorations consistent dans l'élévation du taux de la subvention, dans la suppression de limitation de la durée fixée aux subventions, dans l'extension de durée des concessions et dans un certain nombre de dispositions secondaires favorables aux entrepreneurs (1). »

Cette préoccupation d'encourager l'industrie privée est déjà la preuve que pour les législateurs de 1880, la concession était le mode normal d'exploitation. Le rapport de M. Hérold au Sénat, rapport consacré spécialement au titre : tramways, est très explicite : « Il s'agit, dit le rapporteur au sujet de l'article 2, de déter-

(1) *J. officiel*, 15 mai 1880, p. 5259.

miner à qui appartiendra le droit de concession... Personne ne conteste la nécessité d'une autorisation dès que le tramway s'exécute par l'industrie privée et l'on ne suppose pas avec raison qu'il puisse être exécuté autrement. » Pour lui la concession, l'exploitation par un industriel privé, est donc le cas normal, le seul qui mérite qu'on le réglemente. S'il ajoute « sauf à l'Etat, aux départements ou aux communes à succéder à l'entreprise par suite d'expiration de la concession, ou de déchéance antérieure à cette expiration », il ne considère cependant l'exploitation directe que comme une mesure transitoire, quelque chose d'exceptionnel (1).

Dans tous les décrets qui suivirent, et ils furent nombreux, l'exploitation par un concessionnaire resta toujours le seul mode d'exploitation prévu et réglementé.

Et, cependant, cette unanimité ne peut pas être considérée comme la condamnation de l'exploitation directe. Si le législateur de 1880, si les ministres qui se sont succédé depuis, n'ont jamais réglementé que la concession, c'est qu'elle était en 1880, comme elle l'est encore aujourd'hui, le seul mode employé. En cette matière, la loi ne créait rien, elle réglementait ce qui existait déjà, elle n'avait pas à s'occuper de ce qui n'existait pas encore, pas plus pour le défendre que pour le permettre. Cet argument suffirait à défaut de preuve plus convaincante pour réfuter les conclusions

(1) *J. officiel*, 27 janvier 1879, p. 580.

qu'on pourrait tirer de ce silence, mais le législateur de 1880 nous en fournit d'irréfutables.

Dans la loi de 1880 et aussi dans l'un des décrets ultérieurs nous trouvons en effet quelques dispositions qui supposent la construction et l'exploitation des tramways par les villes elles-mêmes.

L'article 9 de la loi de 1880 est ainsi conçu : « A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées qui doivent lui être remises en bon état d'entretien. » S'il est substitué au concessionnaire, il en a les droits, il peut donc exploiter. Mais on peut objecter, comme nous le disions plus haut, que c'est là une substitution transitoire. Le concessionnaire disparaissant, il fallait bien que l'entreprise conservât un support légal, il était logique que ce fût le concédant jusqu'au moment où un nouveau concessionnaire serait admis.

Mais le législateur va plus loin, il prévoit expressément dans l'article 10 l'exploitation directe : « Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'Etat rendu sur l'avis conforme du conseil général s'il s'agit de lignes concédées par le département, ou du conseil municipal s'il s'agit de lignes concédées par les

communes. » La concession reste le mode normal d'exploitation, mais dans l'esprit du législateur, elle n'est pas le seul possible (1).

Il est intéressant de rechercher l'origine de cet article 10 et d'examiner les débats auxquels il a pu donner lieu. Or on constate qu'il fut l'œuvre de la commission du Sénat. L'article correspondant du projet du gouvernement, qui était l'article 11 du projet primitif spécial aux tramways, ne parlait pas d'exploitation directe : « Les concessionnaires ne peuvent, à quelque époque que ce soit, céder tout ou partie de leur entreprise, sans le consentement de l'autorité qui l'a concédée ; toute cession faite irrégulièrement est nulle et peut entraîner la déchéance » (2).

Pourquoi la commission a-t-elle modifié cet article ? Pourquoi à la généralité de la rédaction gouvernementale a-t-elle substitué l'énumération qui a prévalu ? Pourquoi dans cette énumération a-t-elle prévu l'exploitation directe ? Autant de questions auxquelles il est difficile de répondre, le rapporteur ayant négligé de donner des explications et aucun débat n'ayant été soulevé à ce sujet. Mais un point reste acquis, c'est la possibilité légale de l'exploitation directe, malgré l'absence de toute réglementation spéciale à ce mode de gestion.

Les paragraphes 5 et 6 de l'article 1^{er} du décret du

(1) Voir Berthélemy, *Traité élémentaire de droit administratif*, 4^e éd., p. 681.

(2) *J. off.*, 11 mai 1878, p. 5008.

16 juillet 1907 qui a abrogé et remplacé le décret du 6 août 1881-13 février 1900 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880, fournissent un argument analogue.

L'article premier du décret est relatif aux projets qui doivent précéder l'exécution des travaux. Ces projets doivent être remis au préfet en deux expéditions. L'une de ces expéditions, nous dit le paragraphe 5, est rendue après approbation au concessionnaire ou « à la commune, si c'est elle qui exécute les travaux », l'autre reste aux mains du préfet. Le paragraphe 6 ajoute : « Lorsque les travaux sont exécutés... par la commune pour être remis ensuite à un exploitant, les projets sont communiqués à ce dernier avant toute approbation, pour qu'il puisse fournir ses observations. » Le paragraphe 5 semble donc viser le cas où la commune construit sans avoir l'intention de s'adresser ensuite à un exploitant privé, c'est-à-dire le cas où elle construit pour exploiter elle-même (1).

A ces arguments de texte il faut ajouter un argument de logique signalé par M. Pic. Puisque les concessions ont comme caractère essentiel d'être temporaires et qu'à l'expiration la loi elle-même substitue le concédant

(1) Le texte primitif du décret de 1881 ne prévoyait pas ces hypothèses. Il portait simplement que l'une des expéditions dûment approuvée était rendue au concessionnaire, et que l'autre restait aux mains du Préfet.

aux droits du concessionnaire, puisque d'autre part la loi n'interdit pas du tout dans ce cas aux communes d'exploiter elles-mêmes, pourquoi ces dernières ne pourraient-elles pas faire d'emblée, dès le début de l'exploitation, ou dans le cours de cette exploitation par voie de rachat (1), ce qu'elles seraient parfaitement aptes à faire au point de vue juridique après cinquante ou quatre-vingt-dix ans d'exploitation par un entrepreneur privé (2) ?

M. Pic signale comme opposée à cette conclusion une déclaration de M. Maruéjouls, alors ministre des travaux publics, à la tribune de la Chambre dans la séance du 20 novembre 1902. En réalité cette déclaration n'infirme en rien la conclusion à laquelle nous avons abouti. A cette date M. Coutant, député d'Ivry, interpellait le gouvernement « sur la non-exécution du cahier des charges des compagnies de la Rive gauche, de l'Ouest Parisien, de l'Est Parisien et de la compagnie parisienne des Tramways-Sud et sur les mesures que compte prendre le gouvernement pour obliger ces compagnies, notamment celles de la Rive gauche, à assurer le service des transports publics ». M. Coutant demandait la déchéance des compagnies et la municipalisation des services.

(1) Le réseau des tramways de Tunis a été racheté le 31 décembre 1901 par la municipalité, alors que la concession n'expirait que le 21 juin 1955. V. *l'Industrie des tramways*, janvier 1907.

(2) Pic, *Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale*, année 1903, p. 19 la note.

M. Maruéjols fit valoir contre cette demande la situation précaire de ces compagnies. La déchéance mettait l'Etat dans l'obligation de trouver un nouvel exploitant, qui n'aurait accepté qu'en obtenant des conditions lui permettant d'exploiter avec bénéfices, ou de remettre au conseil municipal de Paris l'exploitation ; et le ministre concluait : « Lorsqu'il (le gouvernement) a affaire à des compagnies qui n'ont rien derrière elles, on ne peut leur imposer aucune sujétion ; je ne vois en ce qui me concerne qu'un remède, celui qu'a indiqué M. Coutant, la municipalisation de tous les services. J'avoue que pour ma part j'y répugnerai..... Et je ne suis pas sûr en tous cas que les financiers qui sont au conseil municipal soient prêts en ce moment à tenter une pareille expérience, à laquelle, je le dis tout haut, je ne m'associerai pas » (1).

Comme on le voit, M. Maruéjols n'a pas appuyé son opinion sur un texte de loi ou sur des motifs juridiques, donnant à son avis une portée générale. Il ne s'est occupé que des réseaux visés par l'interpellateur, il ne faut donc pas donner à sa déclaration une portée qu'elle n'a pas ; la solution qu'elle apporte est une solution d'espèce, sans intérêt général.

De toute cette discussion, il ressort donc très nettement que, contrairement à ce qui a été admis chez plusieurs de nos voisins, notre législation spéciale aux

(1) *J. off.*, 1902, Chambre des députés, *Débats*, p. 2679.

tramways n'interdit pas aux villes de construire et d'exploiter elles-mêmes ces entreprises, que si la loi du 11 juin 1880 et les décrets qui l'ont suivie se sont occupés avant tout de la concession, c'est que l'exploitation directe n'existant pas en France, il n'y avait pas lieu de la réglementer, qu'enfin la loi sans prohiber un mode d'exploitation inconnu chez nous, s'est contentée de l'ignorer.

DEUXIÈME PARTIE

CAPACITÉ TECHNIQUE

Appelé à rendre des arrêts et à donner des avis sur la légalité de délibérations municipales qui augmentaient la sphère d'action de la commune dans un sens nettement industriel et commercial, le Conseil d'Etat, imbu des idées libérales, s'est efforcé de trouver dans la loi la condamnation d'innovations qui lui paraissaient inopportunes et dangereuses. Agissant comme tribunal ou comme conseil, il devait fonder ses décisions sur des bases juridiques sans dissimuler cependant les véritables motifs de ses condamnations systématiques.

Ces motifs, en réalité économiques et sociaux, ne sont que la reproduction, en les appliquant à la commune, des arguments fournis depuis longtemps par les écoles anti-interventionnistes contre l'action envahissante de l'Etat. Nous ne les résumerons pas, persuadé que nous sommes de leur peu de valeur, lorsqu'on leur donne une portée trop générale, lorsqu'on les applique indistinctement à toutes les interventions économiques des pouvoirs publics. L'Etat-gendarme n'est plus aujourd'hui l'idéal d'aucun économiste sérieux. Depuis long-

temps en France, l'Etat et la commune remplissent à merveille d'autres rôles que celui-là ?

Mais appliqués spécialement à la commune exploitant de tramways, quelques-uns de ces arguments sont dignes de retenir l'attention.

La commune peut légalement construire et exploiter un réseau de tramways, aucun texte de loi ne le lui défend, nous l'avons démontré. S'ensuit-il fatalement qu'à la capacité légale elle joigne la capacité technique indispensable ? Non, ces deux capacités ne sont pas du même ordre. La construction et l'exploitation d'une entreprise de transports urbains exigent des qualités techniques que les communes ne possèdent peut-être pas. Seul l'examen minutieux des besoins très particuliers auxquels répond cette industrie et des particularités qui l'affectent, nous permettra de trouver à cette question une réponse satisfaisante.

CHAPITRE PREMIER

LA CONSTRUCTION.

Aujourd'hui l'industriel qui se spécialise dans la recherche des réseaux de tramways à créer, qui établit à ses frais les devis, les études, les enquêtes préliminaires, soit pour demander lui-même une concession et construire pour son propre compte, soit pour revendre ses études préparatoires à une société qui construira et exploitera, cet industriel, disent les municipalistes, est guidé avant tout par l'appât d'un gain à obtenir.

Son choix va se fixer sur les villes industrielles, où les mouvements de la population sont considérables, où des quartiers éloignés les uns des autres ont des rapports quotidiens. Aux lignes du réseau qu'il projette, il donnera un tracé correspondant aux rues les plus passantes, desservant les quartiers populeux, commerçants, de préférence aux quartiers déserts, aux artères peu fréquentées. Il évitera le tracé qui, présentant des difficultés matérielles trop considérables, entraînerait par son établissement l'immobilisation de capitaux trop nombreux. Il adoptera le mode de traction le plus économique, même s'il est de nature à enlaidir la cité.

Mettant en pratique sans le savoir la théorie de Ri-

cardo sur la culture successive des terres en commençant par la plus fertile, il provoquera d'abord l'établissement des lignes dont le rendement sera le plus élevé. En un mot, il subordonnera le tracé et la construction tout entière à l'obtention d'un gain plus considérable, soit actuellement s'il revend sa concession en alléchant l'acheteur par des devis peu élevés, soit plus tard en construisant et en exploitant le plus économiquement possible s'il construit et exploite lui-même.

Au contraire, poursuivent les municipalistes, la commune, en la personne de ses représentants, dégagée qu'elle est de toute préoccupation d'intérêt particulier, pourra placer au premier rang l'intérêt général. Chargée de veiller à la satisfaction des intérêts de ses administrés, elle n'hésitera pas à établir des lignes qui, sans être suffisamment rémunératrices, « seront commandées par des considérations de justice distributive, par la nécessité de ne pas laisser déshérités » (1) des quartiers qui eux aussi versent des impôts à la caisse communale.

La commune peut d'ailleurs retirer de cet établissement d'autres bénéfices que des bénéfices directs. En reliant au centre de la ville un quartier isolé, peu habité et cependant sain, bien bâti, bien aéré, elle peut déterminer un mouvement d'immigration dans ce quartier, l'abandon d'autres quartiers mal bâtis ou insalubres, et

(1) Picard, *op. cit.*, t. I, p. 462.

par suite améliorer l'état sanitaire général. Elle peut encore provoquer de la même façon la création d'usines et la naissance d'industries diverses qui seront une cause d'augmentation de la population et partant de bénéfices de toutes sortes pour elle (1).

Et les municipalistes d'ajouter : une compagnie qui ne peut avoir en vue que les bénéfices directs de l'exploitation, qui n'a souvent pas le temps de provoquer un mouvement de circulation là où il n'y en pas, s'entendra avec raison aux lignes immédiatement rémunératrices.

S'il est vrai, répondent les adversaires de la municipalisation, que la commune soit comme son nom l'indique « la chose de tous », l'organe des intérêts généraux d'un groupe de citoyens, elle n'agit cependant que par l'intermédiaire de représentants qui ne peuvent pas être dégagés de toute considération étrangère à la bonne organisation des services publics. Avec un système électif comme le nôtre, comment empêcher certains intérêts de venir peser sur des décisions d'intérêt général ? Ce ne sera même plus un motif commercial comme le caractère plus ou moins rémunérateur d'une ligne de tramways qui en déterminera l'établissement, mais le désir de ne pas mécontenter tel électeur influent, de récompenser tel service, de s'assurer l'appui de tel comité. Chacun réclamera une ligne passant à sa porte dans

(1) Voir G. d'Avenel, *Le mécanisme de la vie moderne*, t. V.

l'espoir d'augmenter la valeur de son immeuble ou simplement de ne pas avoir à franchir à pied les cent mètres qui le séparent du tracé projeté. Par simple jalousie de quartiers, les représentants des moins favorisés feront une opposition systématique à la création de lignes qui présenteront cependant un intérêt général évident. Le concessionnaire privé pourra éviter ces inconvénients en s'adressant non pas à la commune mais au département ou à l'Etat, plus dégagés des influences locales.

Harcelés de toutes parts, les représentants de la commune voteront trop souvent la création de lignes d'une utilité douteuse ou d'un rapport insuffisant, ce qui sera fatal aux intérêts financiers de la commune sans aucune compensation d'ordre social.

Dans une interpellation déjà citée (1) à la Chambre des députés, M. Coutant demandait à M. Maruéjols, alors ministre des travaux publics, quelles mesures il comptait prendre contre la non-exécution de son cahier des charges par la « Compagnie parisienne de tramways » dite « de la Rive gauche ». Il dénonçait les agiotages et les ententes louches que permet le système actuel des concessions et des rétrocessions et réclamait la déchéance de la Compagnie en indiquant la municipalisation comme le seul moyen de mettre fin à ces abus. Le ministre, mieux placé que n'importe qui

(1) *V. supra*, p. 47.

pour connaître la mentalité des assemblées municipales, lui répondit : « C'est peut-être le défaut du régime ; mais rien ne prouve que celui que vous voulez substituer au régime actuel, n'offrirait pas sous une autre forme des inconvénients égaux, les hommes n'ayant guère changé au point de vue de l'égoïsme et du désir de s'enrichir, les formes de mise à exécution de ce désir étant infiniment variées comme les circonstances. »

Qu'on examine ce qui s'est passé pour les chemins de fer, lors de l'élaboration du programme de 1879, l'argumentation par analogie étant ici parfaitement admissible.

Les chemins nouveaux, d'après le rapport de M. de Freycinet, ne devaient pas dépasser 5.000 kilomètres ; ce chiffre fut porté à 6.200 dans le projet de loi déposé le 4 juin 1878 sur le bureau de la Chambre des députés et à près de 8.900 lors du vote, ce qui fait un accroissement de 4.000 kilomètres pour un projet qui primitivement en comportait 5.000. Qui oserait soutenir aujourd'hui l'urgence ou même l'utilité d'un certain nombre de ces lignes ?

S'il en fut ainsi pour les chemins de fer, alors que les représentants des régions intéressées échappaient en partie par l'éloignement aux influences de leurs électeurs, comment pourrait-il en être autrement, lorsqu'il s'agit de contenter des gens au milieu desquels on vit

tous les jours, vis-à-vis desquels on n'a pas l'indépendance qu'assure la distance ?

Ce serait même une erreur de croire que les avantages indirects, qu'on a mis en avant comme un argument sans réplique, soient toujours en parfaite concordance avec l'intérêt général.

L'un des effets sociaux les plus connus de la création des moyens de transport urbains, et suburbains a été la décongestion des villes vers lesquelles les chemins de fer avaient provoqué un mouvement affluent sans précédent (1).

Dans un discours prononcé au banquet qui clôtura le Congrès international des Tramways, tenu à Paris en 1900 à l'occasion de l'exposition universelle, M. Aigoïn, président de l'Union des Tramways de France, a très bien montré cette action des tramways. « Après avoir commencé par faciliter le mouvement, ils en sont bientôt arrivés à transformer les conditions d'existence des populations. Par la rapidité des trajets, le bas prix des transports, la matinalité des départs, l'habitation de ceux qui travaillent peut être installée maintenant en dehors des quartiers étouffés où les retenait la pénurie de temps et d'argent, et nous citerions des centres, où la célérité du voyage permet à l'ouvrier de retourner au logis chercher le repas que lui fournissait

(1) Voir à ce sujet les statistiques très intéressantes publiées par M. Picard dans son ouvrage de la *Législation des chemins de fer*, t. I, p. 131.

autrefois un commerçant plus ou moins scrupuleux » (1).

La diminution du nombre des contribuables pour la ville et des électeurs pour le conseil municipal, voilà l'effet de cet exode vers la périphérie.

Or quelle municipalité serait assez peu soucieuse de ses intérêts financiers et électoraux pour ne pas essayer d'enrayer ce mouvement, même au détriment de la santé et du bien-être de ses administrés ? Qu'on se rappelle ce qui s'est passé lors de l'établissement du premier réseau métropolitain de Paris. Le conseil municipal a refusé le raccordement de ses lignes aux lignes des grandes compagnies (2), dans la crainte d'enlever à Paris quelques habitants qui seraient allés vivre au delà des fortifications, à la campagne, et qui auraient abandonné les faubourgs enfumés et malsains. C'est pour la même raison qu'une vive opposition s'éleva contre l'adoption de la voie normale (1 m. 44), les trains de banlieue auraient pénétré au cœur de Paris. Si finalement elle fut adoptée, c'est lorsqu'on eut la certitude que le peu de hauteur des tunnels mettait obstacle à cette pénétration (3).

A Glasgow, les mêmes préoccupations empêchent le développement des lignes municipales dans les fau-

(1) Circulaire de l'Union des tramways de France, n° 103, p. 30.

(2) Cadoux, *La vie des grandes capitales*, p. 147, 148 et 151.

(3) V. sur ce point, Bourdeau, *op. cit.*, p. 144.

bourgs qui politiquement ne font point partie de la ville (1).

Nous concluons par cette citation, tirée de l'ouvrage de M. Picard sur la législation des chemins de fer, et qui, bien que s'appliquant plus spécialement aux chemins de fer, résume parfaitement la discussion : « Les compagnies obligées avant tout de rémunérer leurs capitaux ne se laissent point aller aux entraînements et aux illusions... elles n'entreprennent les travaux qu'à l'heure fixée par les nécessités commerciales et économiques... l'outil créé par elles est toujours proportionné aux services qu'il est appelé à rendre (2)... »

*
* *

Les tramways prennent au point de vue domanial le caractère des voies publiques qu'ils empruntent. Ils font partie du domaine national, départemental ou communal, suivant des règles dans le détail desquelles nous ne pouvons pas entrer. Toutes les annexes qui servent à assurer le fonctionnement de l'entreprise entrent dans le même domaine que la voie dont elles dépendent, pourvu toutefois qu'il y ait une solidarité étroite entre ces annexes et le fonctionnement régulier du service. Cette solidarité est quelquefois difficile à établir, et les services de l'exploitation peuvent être

(1) H. R. Meyer, *Municipal ownership in Great Britain*.

(2) T. I, p. 462 et 463.

installés non pas seulement sur des dépendances de la voie publique, mais encore sur des terrains privés.

En outre, le pouvoir concédant ou rétrocédant met presque toujours à la charge du concessionnaire les rectifications d'alignement, les percements et élargissements de rues qu'exige l'adoption d'un tracé (1). Parfois même le tramway, pour éviter des déclivités ou des courbes trop prononcées, acquiert en déviation une partie de sa plateforme. Le concessionnaire jouit dans toutes ces hypothèses du droit d'acquisition forcée qui lui permet de recourir à la procédure d'expropriation comme y recourrait elle-même la personne publique concédante.

Or on constate que les communes exproprient en général à meilleur compte que les concessionnaires. Les jurys composés d'habitants de pays, de contribuables sont plus économes des deniers communs que de ceux d'une société, ce qui paraît assez naturel.

Dans l'enquête sénatoriale qui a précédé le vote de la loi du 11 juin 1842 sur le régime des chemins de fer, les grandes compagnies consultées avaient toutes émis un vœu favorable à l'intervention des départements et des communes dans l'acquisition des terrains et des bâtiments. M. Mangini, président du conseil d'administration de la Compagnie des Dombes, déclara que

(1) Quelques municipalités se sont déchargées de cette façon sur les compagnies de tramways, des frais d'embellissement de leur cité.

les terrains acquis par sa compagnie à dix ou douze mille francs l'hectare, étaient payés par le département cinq et six mille.

Cela est très exact, mais seulement lorsqu'il s'agit d'expropriations rurales. Dans les villes, on remarque au contraire, et les concessionnaires de tramways le savent bien, que la commune acquiert à des prix plus élevés que le concessionnaire les terrains dont elle a besoin. Pour quelle raison ? Il est difficile de le dire, mais en lui-même le fait n'est guère contestable.

Tels sont les deux arguments fournis pour justifier la construction de leurs tramways par les villes. A ces arguments, l'opinion adverse en oppose d'autres qu'il nous faut maintenant développer.

*
* *

On a parlé quelquefois des lenteurs qu'occasionneront les variations des crédits alloués chaque année aux travaux. S'ils sont effectués avec les ressources ordinaires de la commune, ces ressources variant chaque année, il est certain que leur marche sera constamment entravée et retardée. Mais les travaux de ce genre sont généralement payés avec des fonds provenant d'emprunts. La ville de Paris qui a assumé la charge de l'infrastructure du chemin de fer métropolitain a contracté plusieurs emprunts pour en couvrir les frais.

L'abus des formules, des plans et des devis types, la centralisation inhérente chez nous à toute administra-

tion publique, retarderont aussi la marche des travaux. Chargé de sauvegarder les intérêts financiers de la commune, le conseil municipal examinera un à un les actes de ses agents et s'entourera de toutes les garanties que la loi et les traditions administratives lui fournissent. La célérité de l'exécution en souffrira.

Mais il faut bien avouer que toute administration même privée un peu importante offre les mêmes défauts. Il suffit d'examiner un peu attentivement telle ou telle grande compagnie de tramways pour constater que la centralisation y est poussée à sa plus extrême limite. Les agents inférieurs sont dépourvus de toute initiative et les affaires les plus simples gravissent lentement les nombreux degrés des instructions préliminaires. D'ailleurs qu'il s'agisse d'un concessionnaire privé ou de la commune, tous les plans, tous les projets sont exécutés dans des formes minutieusement déterminées par la loi de 1880 et les décrets postérieurs. Ils sont soumis dans les deux cas à l'examen, à l'approbation préalable puis à la réception de l'administration supérieure. Seulement la procédure de la loi de 1880 entraîne de tels délais, qu'en fait les compagnies privées construisent presque toujours leurs lignes avant l'accomplissement des formalités et avec l'acquiescement tacite des pouvoirs publics. La commune ne pourra pas agir ainsi.

Une cause plus importante de lenteurs résulte de la nécessité dans laquelle se trouve la commune de recourir à l'adjudication soit pour l'exécution de ses travaux,

soit pour l'achat des fournitures et du matériel nécessaires.

La commune peut à son choix employer l'un des deux moyens suivants : faire exécuter le travail en régie c'est-à-dire par ses agents et acquérir directement les matériaux nécessaires, ou à l'entreprise c'est-à-dire en confiant cette exécution à un particulier moyennant un prix convenu.

Dans les deux cas, la loi prescrit des formalités longues et compliquées. En règle générale la commune comme l'Etat ne peut passer aucun marché de fournitures ou de travail public, autrement que par adjudication. On espère provoquer ainsi la concurrence, faire baisser les prix offerts et mettre l'administration à l'abri de tout soupçon de favoritisme.

A-t-on atteint le but cherché ? Nous n'avons pas à l'examiner ici. Ce que nous devons retenir c'est la complexité des règles de cette procédure, la longueur des délais qu'elle comporte.

Toute adjudication comprend : la publication d'un avis officiel affiché un certain temps à l'avance ; la formation d'un bureau d'adjudication, composé pour la commune du maire ou de son délégué, de deux conseillers municipaux et assisté du receveur municipal ; la vérification des pièces présentées par les soumissionnaires ; la confection de la liste de ceux qui, ayant rempli les conditions exigées, sont admis à soumissionner ; l'ouverture et la comparaison des soumissions,

l'adjudication du marché à celui qui a offert le plus fort rabais, et enfin l'approbation de l'autorité supérieure.

Les compagnies jouissent d'une plus grande liberté d'action. Leurs conseils d'administration ont toujours d'après les statuts des pouvoirs généraux illimités pour la conclusion des marchés. Ils peuvent traiter de gré à gré, sans avoir recours à l'adjudication. Ils économisent ainsi les frais qu'elle entraîne : ils évitent les délais qu'elle comporte et, mettant à profit les occasions favorables, peuvent réaliser de ce chef d'importantes économies.

Il suffirait, semble-t-il, de supprimer dans notre hypothèse la nécessité pour les communes de recourir à ces formalités pour faire tomber l'objection.

Malheureusement ce sont les deniers publics qui sont en cause, et sur ce point une administration publique n'aura jamais la liberté d'allures d'une compagnie privée. Si elle veut prévenir toutes les calomnies, toutes les insinuations, elle devra continuer à se retrancher derrière un formalisme compliqué, mais seul capable de la couvrir (1).

(1) Nous ne reviendrons pas dans le chapitre relatif à l'exploitation sur les inconvénients et le caractère anti-économique de l'adjudication ; tout ce que nous avons dit pour les marchés nécessités par la construction s'applique aux marchés exigés par l'exploitation.

CHAPITRE II

L'EXPLOITATION.

Les arguments fournis pour ou contre l'exploitation des tramways par les villes sont plus nombreux et plus sérieux que ceux présentés précédemment pour ou contre la construction. C'est que l'exploitation a une tout autre importance.

La construction est toujours de courte durée, elle n'entraîne pas des rapports continuels avec le public, elle met en jeu des intérêts parfaitement définis, limités, enfin elle rentre mieux que l'exploitation dans le cadre des opérations habituelles des communes. Elle ne préjuge d'ailleurs en rien du mode d'exploitation à adopter ; plusieurs tramways construits par des départements ou des communes ont été ensuite concédés, par exemple le funiculaire de Belleville et le Métropolitain de Paris. L'exploitation a, par elle-même, une durée illimitée, elle met l'exploitant en contact journalier avec le public, elle fait naître des conflits et des litiges fréquents, enfin elle a des effets financiers et économiques nombreux et complexes.

Continuant à suivre la division que nous avons adoptée dans la section précédente, nous examinerons d'a-

bord les arguments donnés en faveur de l'exploitation par les communes, puis ceux fournis contre elle.

SECTION I. — Théorie de l'exploitation directe
par la commune.

A. — *Le service des tramways constitue un service public.*

Les pouvoirs publics, placés par la loi à la tête de chaque commune, ont comme rôle essentiel de veiller aux intérêts généraux des habitants de cette circonscription territoriale. Ils sont tenus de leur rendre tous les services qui les intéressent en tant que collectivité, hormis ceux dont se sont chargés le département et l'Etat. C'est ce que dit l'article 61 de la loi du 5 avril 1884 : « Le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune. »

Or les intérêts vitaux d'une cité, sa prospérité, sa richesse, le bien-être de ses habitants sont intimement liés aujourd'hui à l'existence dans cette cité de moyens de communication commodes, rapides, sûrs et bon marché.

S'ensuit-il nécessairement que le transport des voyageurs dans l'intérieur d'une ville constitue un service public dans toute la force du terme, c'est-à-dire un service comparable à celui de la justice, de la police, de la défense militaire ? La commune lorsqu'elle concède un service de transports urbains abdique-t-elle vraiment une partie de son rôle ?

Nous avons déjà vu que le Conseil d'Etat et un grand nombre de publicistes soutenaient que le législateur de 1884, malgré la généralité des termes qu'il emploie, avait exclu des attributions communales tout ce qui pouvait revêtir un caractère industriel ou commercial. Nous avons rejeté cette opinion. Mais en conclure que la municipalité qui concède un tramway abdique une partie de son rôle, c'est pousser le raisonnement au delà de ses limites.

Le devoir véritable de la commune en cette matière est de veiller à ce que les intérêts généraux de la collectivité soient respectés, ce qui lui est facile lorsqu'elle est le pouvoir concédant, et même lorsqu'elle ne fait que rétrocéder ce que l'Etat ou le département lui a d'abord concédé. Lorsque ces intérêts sont sauvegardés, elle n'abandonne aucune de ses attributions en se déchargeant sur l'industrie privée d'un fardeau qui présentement, dans l'état actuel de son organisation, lui paraît trop lourd.

Lorsque les auteurs de la loi de 1880 ont voulu donner un régime légal aux tramways, ils ont subi l'influence des solutions admises pour les chemins de fer. Pour des raisons qu'il serait trop long d'énumérer et d'apprécier, c'est le régime de la concession qui a été adopté pour nos réseaux d'intérêt général, c'est aussi celui qui, par analogie et en tenant compte des différences très profondes qui séparent l'exploitation des chemins de fer de l'exploitation des tramways, a prévalu pour ces derniers.

A-t-on eu tort ou raison d'agir ainsi ? nous verrons ce qu'il faut en penser ; mais il est certain qu'en agissant de la sorte on n'a pas enlevé à la commune une attribution lui appartenant essentiellement.

Sans aller jusque-là quelques municipalistes objectent seulement qu'un concessionnaire qui a des capitaux à rémunérer et à amortir dans un temps limité, se laissera guider dans son exploitation par des considérations d'ordre privé, et cela malgré les pouvoirs de contrôle laissés au concédant. Il cherchera à réaliser de gros bénéfices, il développera les lignes les plus productives au détriment des autres ; il n'acceptera que très difficilement les abaissements de tarifs, les réformes de nature à favoriser la classe ouvrière, en un mot tout ce qui sera de nature à diminuer ses profits. Ces préoccupations ne pèseront pas, disent-ils, sur l'exploitation municipale, l'intérêt général et la satisfaction du public seront ses seuls guides.

Ils oublient deux choses, dont nous avons déjà parlé : les administrateurs de la commune, comme d'ailleurs ceux de l'Etat et même davantage, sont exposés à se montrer trop généreux des deniers des contribuables et à regarder comme des mesures commandées par l'intérêt général, des mesures destinées surtout à assurer leur réélection et à récompenser certains services. En second lieu : s'il est question aujourd'hui de municipaliser les services d'éclairage et de transports en commun, c'est avant tout pour procurer aux communes les

ressources qui leur manquent. La commune comme l'exploitant actuel devra donc rechercher à augmenter des bénéfices, destinés non seulement à rémunérer le capital engagé, mais encore à combler les vides, chaque jour plus inquiétants, de son budget.

B. — *Le service des tramways devient rapidement un monopole de fait au profit de quelques-uns.*

En faveur de l'exploitation de leurs tramways par les villes, les interventionnistes donnent un second argument.

Sinon en droit du moins en fait, l'entreprise de transports urbains devient rapidement, lorsqu'elle ne l'est pas dès l'origine, un véritable monopole.

L'article 8 de la loi du 11 juin 1880 déclare expressément « qu'aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession ». Mais en fait la concurrence est impossible, les rues généralement ne sont pas assez larges pour permettre à deux lignes de les emprunter ; la loi d'ailleurs a prévu le cas et a donné à l'autorité concédante le droit « d'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur les lignes concédées ou s'y raccorder ; d'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le paiement des droits de péage fixés dans le cahier des charges, la

faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées » (1).

Dans la pratique que se passe-t-il ? Ou bien la commune, qui en a parfaitement le droit (2), s'interdit d'accorder aucune concession concurrente, et alors il y a monopole, ou bien la commune ne se lie pas les mains et les concurrents surgissent. La lutte dure jusqu'au jour où le plus fort absorbe le plus faible, si ce dernier n'a pas eu, avant qu'il soit trop tard, la prudence de négocier une entente. Dans les deux hypothèses le résultat c'est le monopole.

Est-il sage, est-il prudent, disent les interventionnistes, de laisser ainsi s'affirmer de grosses individualités financières, capables de tenir l'administration en échec, d'influencer par leur puissance les agents chargés du contrôle, de les corrompre au besoin, comme cela a lieu trop souvent aux Etats-Unis d'Amérique ?

Il faut vraiment ne pas connaître la façon dont la législation des tramways est appliquée dans notre pays pour donner à ces dangers l'importance que pour les besoins de leur cause certains publicistes socialistes

(1) Loi du 11 juin 1880, art. 6.

(2) Il faut bien distinguer les deux actes qui constituent une « concession » : 1° la permission de voirie, acte de puissance publique de la compétence du maire, et parfaitement révocable, le maire ne pouvant pas s'engager à ne jamais la retirer, ou à ne pas en accorder une similaire à un concurrent ; 2° un acte contractuel, une convention délibérée en conseil municipal, passée par le maire, et qui constitue un acte de gestion, un véritable contrat, par lequel la commune peut accorder un monopole.

leur ont donnée. La commune, même simple rétrocedante, a des moyens d'action et même de répression très variés qui lui permettent toujours, quelle que soit la puissance du concessionnaire ou du rétrocessionnaire, de sauvegarder les intérêts qui lui sont confiés. Et ce n'est pas tout :

Les articles 24 et 39 de la loi du 14 juin 1880 confient « au préfet sous l'autorité du ministre des travaux publics », le contrôle des tramways urbains, même dans le cas où la ville serait le pouvoir concédant. Le préfet exerce habituellement ce contrôle par l'intermédiaire du service ordinaire des Ponts et Chaussées et des Mines. Le service vicinal l'ayant quelquefois revendiqué, une prescription formelle du décret des 6 août 1881-13 février 1900 exigea qu'il fût confié « aux ingénieurs », excepté dans les départements où le service des Ponts et Chaussées n'est pas organisé. Cette solution ayant amené des difficultés entre le ministère de l'intérieur et celui des travaux publics, on profita du décret du 16 juillet 1907 pour décider (art. 51) que les agents chargés du contrôle seraient nommés par le préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics, qui fixerait par arrêté les conditions de capacité de ces agents (1). Dans tous les cas, ces agents remplissent donc les conditions de capacité et d'honorabilité prévues par cet arrêté.

(1) Circulaire du ministre des travaux publics du 13 janvier 1908, *J. Off.*, 14 janvier 1908.

En fait c'est l'administration des Ponts et Chaussées qui le plus souvent reste chargée, surtout au point de vue technique, de la surveillance des entreprises. Or on peut affirmer que la valeur morale de ce corps ne le cède en rien à sa valeur technique. C'est lui faire une injure aussi grave qu'injuste, que de le croire capable de complaisance et à plus forte raison de corruption, lorsqu'il remplit auprès des Compagnies puissantes la mission qui lui est confiée.

Le monopole que s'arrogeront les municipalités, le cas échéant, ne sera-t-il pas plus tyrannique et plus dangereux que celui obtenu en fait par des particuliers ? Si une Compagnie peut user de moyens indirects pour faire face à la concurrence et pour l'anéantir, la commune, maîtresse chez elle, y parvient encore plus facilement, son intérêt est de conserver son monopole intact, avec impossibilité absolue d'y faire échec, même en vue de progrès techniques. Les exemples sont nombreux, qui prouvent la réalité de ce danger. Les municipalités empêchent trop souvent, par leurs exigences intéressées, ou par leur crainte de voir diminuer les revenus stipulés à leur profit dans les actes de concession, des améliorations et des perfectionnements que les Compagnies sont disposées à accorder.

La Compagnie générale du Gaz de Paris avait offert en 1882 à la ville d'abaisser le prix du mètre cube de gaz de 30 à 23 centimes, mais cet abaissement diminuant ses recettes, elle demandait en même temps qu'on pro-

rogeât de quelques années la durée de sa concession expirant en 1905 et cela pour lui permettre d'effectuer normalement l'amortissement de son capital. La municipalité, qui avait droit, de par le contrat de concession, à la moitié des bénéfices nets, eut peur de faire un vide dans son budget, cette participation lui rapportant en moyenne 15 millions par an (1). Hantée d'ailleurs par l'espoir d'exploiter elle-même ce service dès 1905, elle refusa la prorogation, préférant faire perdre à la population parisienne sept centimes par mètre cube sur les deux cents millions consommés, c'est-à-dire quatorze millions par an et trois cent vingt-deux de 1882 à 1905. La ville a mis vingt ans à trouver une autre solution qui a coûté cent millions, couverts par un emprunt. Elle a baissé par anticipation les prix à partir du 1^{er} janvier 1903.

Toujours à Paris, la Compagnie générale des Omnibus a été l'objet de toutes les attaques du public, le principal intéressé, celui qui souffrait le plus de l'état de choses. Le public oubliait ou ignorait que le conseil municipal de Paris s'acharnait sur la malheureuse « vieille dame » et s'efforçait de la détrousser. Après lui avoir imposé une série de lignes nouvelles dans des quartiers sans trafic, il l'assujettissait à un droit extravagant de 2.000 francs par voiture et l'obligeait à avoir tous ses dépôts dans Paris, afin de soumettre aux droits d'octroi

(1) *Journal des économistes*, 1897, p. 414.

Droits. — Redevances. — Contributions. — Impôts divers
payés par la Compagnie générale des Omnibus
à la ville de Paris et à l'Etat, depuis l'origine de la Société.

ANNÉES	SOMMES PAYÉES			Nombre d'actions	Quantum par action	Dividende distribué aux actionnaires
	A LA VILLE	A L'ÉTAT	TOTAUX			
1855	577.766 88	136.094 16	713.861 04	30.000	23 79	45 »
1856	687.538 17	178.878 85	866.417 02	30.000	28 88	55 »
1857	717.955 64	218.899 86	936.855 50	30.000	31 22	60 »
1858	767.816 16	258.967 77	1.026.783 93	30.000	34 22	58 »
1859	765.866 73	287.765 57	1.053.632 30	34.000	30 98	61 »
1860	1.158.455 86	305.968 08	1.464.423 94	34.000	43 07	47 »
1861	1.403.876 89	311.669 20	1.715.546 09	34.000	50 45	29 50
1862	1.420.091 09	359.631 98	1.779.723 07	34.000	52 34	55 »
1863	1.564.498 47	371.415 97	1.935.914 44	34.000	56 93	71 »
1864	1.699.761 70	356.964 75	2.056.726 45	34.000	60 49	70 »
1865	1.782.830 20	426.514 84	2.209.345 04	34.000	64 98	60 50
1866	1.749.261 60	434.690 90	2.183.952 50	34.000	64 23	41 »
1867	1.882.397 16	517.369 21	2.399.766 37	34 000	70 58	30 50
1868	1.817.399 07	481.698 51	2.299.097 58	34.000	67 62	25 »
1869	1.822.395 21	467.429 79	2.289.825 »	34.000	67 34	50 »
1870	1.815.212 99	490.776 12	1.305.989 11	34 000	67 82	25 »
1871	1.563.147 02	382.379 74	2.945.526 76	34.000	57 22	»
1872	1.850.570 12	551.899 86	2.402.469 98	34.000	70 66	25 »
1873	1.752.765 26	621.045 36	2.373.810 62	34.000	69 81	50 »
1874	1.918.841 01	688.184 38	2.607.025 39	34.000	76 67	40 »
1875	1.875.931 11	686 865 92	2.562.797 03	34.000	75 37	50 »
1876	1.825.952 71	775.811 31	2.601.764 02	34.000	76 52	45 »
1877	2.177.325 96	814.207 21	2.991.533 17	34.000	87 98	50 »
1878	2.858.485 28	996.298 52	3.854.783 80	34.000	113 37	80 »
1879	2.584.240 36	1.091.248 73	3.675.489 09	34.000	108 10	16 50
1880	2.575.964 07	1.094.225 62	3.670.189 69	34.000	107 94	30 »
1881	2.480.409 42	1.114.886 45	3.595.295 87	34.000	105 74	70 75
1882	2.695.830 75	1.218.669 52	3.914.500 27	34.000	115 13	70 »
1883	2.532.444 03	1.265.297 39	3.797.741 42	34.000	111 69	55 »
1884	2.550.377 58	1.217.951 98	3.768.329 56	34.000	110 83	55 »
1885	2.498.190 62	1.214.469 71	3.712.660 33	34.000	109 20	55 »
1886	2.774.401 »	1.204.463 68	3.978.864 68	34.000	117 02	55 »
1887	2.752.499 03	1.221.026 09	3.973.525 12	34.000	116 86	55 »
1888	2.748.923 64	1.217.044 43	3.965.968 07	34.000	116 64	55 »
1889	3.123.471 23	1.261.583 56	4.385.054 79	34.000	128 97	65 »
1890	2.760.804 44	1.276.003 67	4.036.808 11	34.000	118 72	55 »
1891	3.021.216 18	1.364.710 24	4.385.926 42	34.000	128 99	45 »
1892	2.914.923 34	1.202.106 97	4.117.030 31	34.000	121 09	40 »
1893	3.268.934 92	1.200.251 11	4.469.186 03	34.000	131 44	40 »
1894	3.321.012 96	1.230.137 40	4.551.150 36	34.000	133 85	40 »
1895	3.357.245 71	1.267.897 60	4.625.143 31	34.000	136 03	45 »
1896	3.845.538 26	1.332.333 11	5.177.871 37	34.000	152 29	55 »
1897	3.700.391 71	1.374.985 09	5.075.376 80	34.000	149 77	65 »
1898	3.814.533 99	1.426.572 32	5.241.106 31	34.000	154 15	65 »
1899	4.046.344 65	1.448.602 24	5.494.946 89	34.000	161 61	65 »
1900	4.305.265 99	1.558.578 18	5.863.844 17	34.000	172 46	30 »
1901	4.284.795 52	1.485.075 37	5.769.870 89	34.000	169 70	»
1902	3.970.926 37	1.395.985 14	5.366.911 51	34.000	157 85	»
1903	3.844.525 72	1.422.019 42	5.266.545 14	34.000	154 89	»
1904	3.891.403 36	1.370.136 26	5.261.539 62	34.000	154 75	»
1905	3.970.155 28	1.334.474 92	5.304.630 20	34.000	156 01	»
1906	3.900.173 94	1.307.788 33	5.207.962 27	34.000	153 17	»
	128.991.086 36	47.239.952 39	176.231.038 75	»	99 94	»

Extrait du rapport du Conseil d'administration pour l'exercice 1906.

les fourrages et les matériaux nécessaires à l'exploitation ; si bien qu'écrasée sous les impôts, les taxes, les charges de toutes sortes, elle arrive à la fin de sa concession dans un état assez lamentable, après avoir été mise par les exigences municipales dans l'impossibilité, non seulement de suivre les perfectionnements que comportait l'industrie qu'elle exploite, mais encore de donner une rémunération quelconque à son capital, et cela malgré la marche ascendante de ses recettes et à cause de la progression fantastique des taxes comme l'indique le tableau ci-contre.

Lorsqu'il s'est agi de concurrencer la Compagnie générale des Omnibus, la ville a mis des conditions si extravagantes à l'établissement du Métropolitain, que personne n'a voulu s'en charger et qu'elle a été obligée de le construire elle-même. Aujourd'hui elle s'aperçoit de la réussite de cette affaire, aussi fait-elle une sourde opposition à la création des lignes qui pourraient la concurrencer. Le nouveau réseau privé du Nord-Sud, qui doit couper les lignes municipales, a eu beaucoup de peine à obtenir de la ville la promesse de correspondances, sans lesquelles il était voué par suite de son isolement dans Paris à une décadence fatale.

Dans le courant de 1905, la Compagnie des Tramways de Paris à Arpajon organisa un train de nuit spécial pour le transport aux Halles des produits maraîchers de la région qu'elle dessert. Ayant en droit le terminus de ses lignes aux portes de Paris, elle emprunta les

voies de la Compagnie générale des Omnibus. La ville exigea (arrêté du préfet pris en conformité d'une délibération du conseil municipal du 13 juillet 1905) un droit de stationnement de 2.000 francs par an. Cela faisait exactement 5 fr. 47 par train. La Compagnie réclama contre un droit aussi élevé ; chaque train, tous frais payés, ne lui rapportant que 3 fr. 50 en moyenne, elle avait intérêt à cesser immédiatement ce service, qui cependant présentait une utilité incontestable. Il a fallu accumuler mémoires sur mémoires, rapports sur rapports, protestations sur protestations pour obtenir enfin le 15 mars 1907 une réduction rétroactive de la taxe à 2 francs par jour et par train au lieu de 5 fr. 47.

Voilà certes une mentalité de nature à inspirer moins d'enthousiasme pour le monopole communal. On a reproché à la Compagnie générale des Omnibus de défendre avec acharnement son monopole. Paris aurait-il aujourd'hui son Métropolitain si les omnibus avaient été municipaux ? Il est permis d'en douter.

Qu'on se rappelle la lutte des corporations de l'ancien droit contre les progrès qui pouvaient porter atteinte à leurs privilèges, et l'on comprendra que ce que les corps de métiers ont pu faire autrefois, les municipalités pourront le faire encore plus facilement aujourd'hui.

Si l'éclairage électrique a été si long à s'introduire en Angleterre, c'est uniquement par suite de l'opposition des villes propriétaires d'usines à gaz. Lord Herschell, lord chancellor sous M. Gladstone et peu suspect de

parti pris politique disait qu'il était probable « que la balance des avantages se trouvait du côté de l'interdiction aux municipalités d'exercer des entreprises commerciales ». C'était surtout son opinion dans le cas de l'éclairage électrique, car les municipalités, en très grand nombre propriétaires d'usines à gaz, pouvaient craindre comme rivales les sociétés d'éclairage électrique. Il était à penser « que leur conduite à leur égard subirait l'influence de leurs craintes » (1).

SECTION II. — Théorie de la concession à un entrepreneur privé. Dangers résultant de l'organisation insuffisante de la commune au point de vue économique.

La loi du 5 avril 1884, nous l'avons vu, ne défend pas à la commune de faire de l'industrie ; mais les législateurs qui l'élaborèrent eurent comme but unique l'organisation de l'un de nos rouages administratifs. C'est la commune administration publique qu'ils conçurent, qu'ils réglementèrent et non la commune entrepreneur de transports, distributrice d'eau ou fabricante de gaz. Aussi, observent les anti-municipalistes, si elle présente au point de vue purement administratif une supériorité incontestable sur les organisations étrangères, au point de vue économique, elle se trouve dans un état d'infériorité qui lui interdit le vaste domaine industriel qu'elle convoite.

(1) Leroy-Beaulieu, *Les envahissements municipaux* dans *l'Economiste français* du 24 mars 1888.

Ils ajoutent que les faits démontrent clairement cette insuffisance économique aux trois points de vue de la direction, des règles financières et des rapports litigieux avec le public.

A. — *Direction.*

Il n'est pas téméraire d'affirmer, prétendent les antimunicipalistes, qu'actuellement dans presque toutes les communes de France et certainement dans les plus importantes, les électeurs, lorsqu'ils choisissent leurs conseillers municipaux, se préoccupent avant tout des idées politiques qu'ils ont affichées, des services personnels qu'ils pourront leur rendre, mais aucunement de leurs capacités administratives. Et qui pourrait leur reprocher cette façon de concevoir le rôle des administrateurs locaux. Il est bien certain qu'aujourd'hui les conseillers municipaux sont devenus des hommes politiques, légalement ils participent aux élections sénatoriales, illégalement ils émettent des vœux politiques qu'on n'ose plus leur interdire. Cette allure politique s'accroît chaque jour davantage, on peut le regretter, mais on ne peut pas ne pas en tenir compte. En France, il faut le reconnaître, nous avons le fanatisme de l'autorité, tout le monde voudrait en détenir une petite parcelle et les conseillers municipaux plus que n'importe qui.

Il en résulte que trop souvent à la tête de nos grandes cités, de celles qui veulent faire de l'industrie et du

commerce, on place non pas des administrateurs, des négociants habiles connaissant les affaires, des industriels désireux de faire bénéficier la communauté tout entière des qualités qu'ils ont acquises dans la longue pratique de leurs affaires privées, mais bien des hommes politiques sans expérience, qui considèrent les assemblées municipales comme l'antichambre nécessaire des assemblées départementales et législatives, ou encore des hommes mûrs poussés par le vague désir de sortir de leur médiocrité et de devenir sur le tard quelqu'un dans leur pays.

Or il est impossible de nier que si une municipalité veut diriger des entreprises industrielles et commerciales, il faut qu'à sa tête se trouvent des hommes que l'on puisse comparer à ceux qui dirigent des industries privées similaires. Et même assumant la charge d'entreprises très diverses : adduction et distribution de l'eau, fabrication du gaz, production de l'électricité, transports en commun, les édiles devraient présenter des aptitudes très variées et très étendues.

On pourrait espérer que peu à peu sous la pression des nécessités, les conseils municipaux perdront leur caractère dominant de groupe politique et deviendront comme en Angleterre des assemblées économiques ; des techniciens, des négociants, des ingénieurs y pénétreront qui se réserveront les attributions économiques.

Qu'on ne se leurre pas de vains espoirs, si le législateur n'intervient pas il est à craindre que ce soit le con-

traire qui se produise. Les édiles, déjà surchargés de travail, deviendront peu à peu de véritables fonctionnaires.

En France les hommes qui occupent de hautes situations dans le commerce et l'industrie hésitent de plus en plus à pénétrer dans les assemblées locales. Ils se désintéressent de la chose publique. Chez nous, les hommes publics ne sont pas respectés ; ils deviennent trop facilement la proie de l'opinion. Leur vie privée, leurs moindres faits et gestes sont épiés, dénaturés ; une atmosphère de malveillance les entoure. Trop souvent aussi, la presse s'empare d'eux et leur rend odieux un rôle en lui-même difficile et ingrat.

Quels mobiles poussent un citoyen, qu'il occupe ou non une grande situation dans la cité, à mettre son temps et son talent au service de la commune ? S'il désire obtenir un mandat, s'il désire ensuite le conserver, ce n'est malheureusement pas en faisant valoir ses aptitudes à la gestion d'une entreprise de distribution de gaz ou de transports en commun qu'il trouvera habituellement une majorité d'électeurs disposés à l'envoyer à l'Hôtel de Ville. L'électeur donne son bulletin à celui qui lui promet des faveurs et des avantages immédiats. Il exigera la multiplication des lignes de tramways, l'augmentation du nombre des trains, l'amélioration du confort et surtout l'abaissement des tarifs. Que ces réformes soient ou non possibles dans l'état actuel des choses, qu'elles augmentent les dépenses, ou diminuent les

recettes dans une proportion de nature à porter atteinte à la vie même de l'entreprise, qu'importe, l'électeur n'entre pas dans de semblables considérations.

Et alors l'élu sera placé entre deux alternatives : ou bien refuser les réformes demandées et faire ainsi acte de bonne administration, mais nuire à son élection, ou bien les accepter, assurer son élection, mais compromettre l'avenir de l'entreprise et les finances municipales.

Entre ces deux solutions, il y en a bien une autre, une « mixte », fort à la mode aujourd'hui. Elle consiste à faire des promesses qu'on ne tient pas, dont on recule habilement la réalisation, en s'efforçant de montrer au public les dangers de ses exigences. Cette politique réussit assez bien aux élus parlementaires, elle n'a qu'un temps pour les autres. L'élu municipal qui s'est fait à lui-même le serment de ne pas appliquer les réformes qu'il a promises, parce qu'il les considère comme inopportunes et dangereuses, ne peut se maintenir qu'en se parjurant de temps en temps. Son intérêt est d'être réélu ; qu'importe l'avenir, ses successeurs se débrouilleront comme ils le pourront. Engage-t-il par ses imprudences sa responsabilité ? Pas du tout, son pouvoir est anonyme et irresponsable.

Le Conseil d'Etat a signalé plusieurs fois ce défaut de responsabilité. Dans un avis du 7 juin 1877, relatif à une demande d'emprunt de la ville de Tourcoing, pour la régie du gaz, on trouve le considérant suivant : « Les

risques des actes de la commission chargée de gérer une usine à gaz, une usine d'électricité etc., ne sont couverts par aucune des responsabilités que la loi française fait peser sur les administrations des sociétés de commerce, et en cas d'insuccès les pertes en provenant retomberaient à la charge de la ville. »

Si aujourd'hui la ville qui veut organiser une régie cherche à parer dans une certaine mesure à l'absence d'intérêt personnel par une participation aux bénéfices, elle évite cependant d'organiser concurremment la responsabilité personnelle des administrateurs municipaux. Et il en sera de même tant qu'une loi ne sera pas intervenue.

Ajoutons à tout cela des changements tous les quatre ans, c'est-à-dire l'instabilité, une exploitation conduite sans méthode, des réformes de longue haleine impossibles, et nous aurons un tableau assez sombre de la future direction municipale.

On cite le cas du « Railway Metropolitan » de New-York qui acquit petit à petit sur ses bénéfices d'exploitation, un câble électrique, dont la valeur dépassait un million deux cent cinquante mille francs, afin d'apporter, sans augmentation du capital, un perfectionnement sensible au mode de traction (1). Jamais une adminis-

(1) *Socialisme municipal*. Brochure éditée à Bruxelles en 1903 et donnant le résumé de la campagne du *Times* contre la municipalisation en Angleterre. Cette campagne a provoqué à la Chambre des communes un débat, qui a eu comme sanction la nomination d'une commission d'enquête, 4 mars et 10 avril 1903.

tration qui n'a que quatre ans devant elle, n'osera entreprendre pareille transformation.

On a comparé souvent la grande administration privée à la commune. On a rapproché les actionnaires des électeurs, les conseillers municipaux des administrateurs élus. On a dit que la commune n'était après tout qu'une vaste société anonyme, dont chaque contribuable faisait partie comme actionnaire, que l'élection existait dans les deux cas et que l'administrateur comme le conseiller municipal n'était que le mandataire d'une collectivité.

On a oublié de remarquer d'abord que l'administrateur, quoique soumis à la réélection, conserve en fait longtemps son mandat, qu'en outre étant responsable de sa gestion, il puise dans cette responsabilité le droit de résister aux exigences de ses mandants lorsqu'elles sont de nature à compromettre l'entreprise, qu'enfin l'actionnaire et l'électeur ne se placent pas au même point de vue lorsqu'ils choisissent leurs représentants. L'actionnaire est directement lésé par une mauvaise gestion, la rémunération de son capital voilà ce qui l'intéresse. Cette préoccupation le pousse peut-être à négliger l'intérêt du public, mais les autorités chargées du contrôle sont prêtes à réprimer les abus et très bien armées pour cela. Elles font pour ainsi dire contrepoids à l'actionnaire. Ce qu'il faut à l'électeur ce sont des avantages immédiats, il n'est touché que médiatement par une exploitation anti-commerciale, il ne l'est pas

du tout si à sa qualité d'électeur il ne joint pas celle de contribuable (1). Et qui résistera à ses volontés, même si elles conduisent l'entreprise à sa ruine ? Le conseiller municipal est à l'Hôtel de Ville pour lui obéir, s'il résiste on le remplacera par un autre plus docile.

En résumé, au point de vue de la direction, l'assemblée municipale présentera quatre défauts, qui sont incompatibles avec la bonne exploitation d'une entreprise de transports en commun : l'incapacité technique, l'absence d'intérêt, l'absence de responsabilité et enfin l'instabilité.

B. — *Organisation financière.*

Il faudrait étudier en détail l'organisation financière de la commune pour faire ressortir, d'une part l'excellence de ses règles lorsqu'on les applique à la perception des recettes et au paiement des dépenses d'ordre administratif, d'autre part leur insuffisance lorsqu'elles président à la gestion d'une entreprise industrielle et commerciale.

Sans aller jusque-là, examinons ce qu'il y a de particulièrement anti-économique dans l'établissement et l'exécution du budget municipal (2).

(1) C'est ce qu'en Angleterre on appelle le « *compounding* ». Il y a par contre de gros contribuables qui ne sont pas électeurs, par exemple les grandes compagnies de tramways. — Voir sur ce point : Lord Avebury, *Les villes et l'Etat contre l'industrie privée*, traduit par Robert Ellissen.

(2) Voir pour les marchés de fournitures et les adjudications de travaux, *suprà*, p. 63.

Afin de répondre au but pour lequel il a été institué, ce budget, comme celui de l'Etat ou du département, doit consister dans un état à la fois prévisionnel et limitatif des dépenses et des recettes d'une année. Toutes les dépenses doivent y être prévues et à chaque dépense une recette correspondante doit être affectée. C'est ce qu'on appelle la spécialité des crédits.

Le but poursuivi est d'assurer au budget une rigidité, mettant ceux qui sont chargés de l'exécuter dans l'impossibilité d'en dépasser les limites, et faisant disparaître les aléas. C'est une barrière, sinon infranchissable du moins difficile à franchir, opposée à la prodigalité et aux entraînements souvent excusables des administrateurs. C'est une garantie pour le contribuable qui ne paie que ce qu'il a consenti à payer. C'est enfin une condition de bon ordre, absolument indispensable dans un pays où l'on peut sans aucune compétence spéciale briguer et obtenir le fauteuil du premier magistrat municipal.

Or les besoins que doivent satisfaire les tramways sont mobiles et variables, les circonstances ont sur eux des influences très diverses. Ces besoins sont susceptibles de naître, de disparaître, d'augmenter, de décroître avec une extrême rapidité et suivant qu'ils sont ou non satisfaits.

Tel quartier, autrefois sans rapports avec le centre de la ville, verra ces rapports se multiplier, s'il est mis en communication avec lui. Le percement de nouvelles

artères, l'établissement d'une importante usine, la construction d'un pont, peuvent modifier en quelques mois le sens de la circulation urbaine. L'augmentation des impôts atteignant la propriété bâtie, les progrès de l'hygiène peuvent déterminer un mouvement vers la périphérie, en forçant la population peu aisée, et désireuse de posséder cependant un logement convenable et sain, à habiter la campagne environnante. C'est ce qui s'est produit à Lyon, à la suite de la suppression des octrois et de leur remplacement par des taxes atteignant en fin de compte les locataires et les consommateurs.

Toutes ces causes exigent dans l'exploitation d'un réseau de tramways une extrême souplesse. Il faut que pendant toute l'année ses chefs puissent engager des dépenses qu'il était impossible de prévoir six mois auparavant, que les recettes de l'exploitation ne soient pas affectées un an à l'avance à telle ou telle dépense qu'on pourra peut-être éviter, alors qu'on sera dans l'obligation de parer à telle autre imprévue. Obligée de s'approvisionner en charbon, en métaux, en huiles, etc., l'exploitation devra subir les fluctuations des cours, profiter des occasions, se défendre contre les hausses probables. Comment savoir ce que coûtera dans six mois le cuivre ou le charbon ?

Dans l'impossibilité absolue de prévoir quels progrès, quels perfectionnements s'imposeront, l'exploitation municipale se trouvera constamment gênée sinon arrêtée par des insuffisances de crédits, le public sera

mal servi et la ville perdra des bénéfices sur lesquels elle était en droit de compter.

Dans son rapport du 22 octobre 1902 sur l'exploitation du secteur municipal d'électricité de Paris (secteur des Halles), M. Lauriol, ingénieur de la ville, se plaint entre autres choses de ce que « le secteur ait été obligé de refuser de nouveaux abonnés, tout simplement parce que les crédits votés pour l'année par le conseil municipal étaient insuffisants » (1).

De toutes les industries convoitées actuellement par les communes, il n'en est pas de plus perfectible que l'industrie des tramways. Née d'hier, à peine sortie des tâtonnements du début, elle a déjà fait appel, au seul point de vue de la traction, à quatre ou cinq modes différents : traction animale, à vapeur avec toutes ses variétés, électrique, à pétrole, etc. (2). Aujourd'hui l'électricité rencontre, au moins dans les grandes villes, un concurrent sérieux dans le pétrole. Depuis quelques mois, dans les milieux techniques, on agite « la question de l'autobus ». On peut prévoir qu'au prochain Congrès de l'Union internationale des tramways qui doit se tenir en 1908 à Munich, ce sera le sujet des discussions les plus suivies et les plus importantes. Mais si on s'en tient à l'électricité, qui est aujourd'hui le mode le plus perfectionné, il n'y a pas besoin d'être « du métier » pour savoir combien sont nombreuses les

(1) Rapport Lauriol ; Chaix, 1902, p. 26 et 34.

(2) Il faut y ajouter l'air comprimé qui a eu son heure de vogue.

formes sous lesquelles on peut l'employer : conducteur aérien, conducteur souterrain, plots dits « système Diatto », accumulateurs, etc. Chaque jour des progrès nouveaux sont accomplis dans l'établissement des voies, la confection du matériel roulant, les appareils de freinage, la rapidité, le confort. Chaque jour des essais doivent être tentés, engageant des capitaux souvent élevés et improductifs.

Tout cela se concilie mal avec la rigidité du budget municipal. « Inspirés par la défiance, les règlements garrottent à ce point le personnel administratif, dit M. Cheysson, qu'ils peuvent en effet le préserver de faire un faux pas, et encore en est-on absolument sûr ? mais à la condition de l'empêcher en même temps de courir. Or en industrie, il faut souvent courir sous peine d'arriver trop tard » (1).

La municipalité est placée entre deux alternatives : ou bien ne prévoir au budget des dépenses aucune somme pour faire face aux améliorations nécessaires, ou bien fixer au hasard un chiffre arbitraire. Dans le premier cas, elle arrête le développement de l'industrie, dans le second, elle se lance très vite, poussée qu'elle est par l'électeur, dans la voie des améliorations prématurées, elle prend la fâcheuse habitude d'épuiser toujours les crédits prévus. Enfin elle ouvre la porte aux aléas que les règles du budget avaient pour but d'éviter.

(1) *Journal des économistes*, 13 février 1904, p. 269.

Quoi qu'on fasse d'ailleurs, on n'empêchera pas que le perfectionnement qui s'impose, que la découverte qui bouleverse une semblable industrie ne viennent déprécier des installations et un matériel encore en parfait état. Ces risques sont la monnaie courante des affaires industrielles, ils sont la conséquence inévitable des grandes lois du progrès, la municipalité industrielle n'y échappera pas. Mais pour y faire face, c'est l'argent du contribuable qu'elle aura entre les mains et l'on peut prévoir alors les légitimes hésitations des édiles compétents eux-mêmes, de ceux qui comprendront le progrès et ses exigences.

Une fois établi, le budget est exécuté et les règles qui président à cette exécution, si elles l'entourent de toutes les garanties désirables, gênent aussi singulièrement la gestion commerciale des entreprises municipales. Pour les recettes à encaisser aucune difficulté ne peut s'élever ; les recettes n'ayant pas le caractère d'impôts, la commune n'agira pas autrement que l'exploitant privé. Mais pour les dépenses, enserré dans un réseau étroit de formalités minutieuses, soumis à des délais, à des déchéances exceptionnelles, en contradiction avec l'égalité des cocontractants du droit commun, le créancier de la commune se trouvera placé dans un état d'infériorité de nature à lui faire éviter tout rapport avec un industriel aussi bien protégé par la loi.

La commune, comme l'Etat, occupe vis-à-vis de ses créanciers une situation privilégiée. Le paiement de ses

dettes est soumis aux formes longues, compliquées, anti-économiques de la liquidation et de l'ordonnement.

La liquidation, cette détermination administrative du principe et du montant de la dette, est l'œuvre du maire, agissant à la requête du créancier et sur la production de ses titres établis dans la forme prévue par la loi (1). Au point de vue administratif, il faut bien reconnaître que cette opération a son utilité, même lorsqu'aucune contestation ne s'élève sur la validité ou le montant de la dette. Elle constitue l'acte matériel qui assure l'inscription dans la comptabilité municipale de toutes les sommes payées par la commune, elle permet de vérifier si le créancier n'a pas déjà reçu des acomptes, ou encore si quelque déchéance ne lui est pas opposable. Mais en matière commerciale, elle devient très gênante sans présenter une bien grande utilité, car ou bien la dette n'est pas contestée et alors la commune n'a qu'à payer comme le ferait un industriel ordinaire, ou bien il y a discussion sur son principe et son montant et alors les tribunaux sont là pour trancher le différend.

Le maire actuellement peut refuser de liquider, dans le cas où le créancier aurait un titre parfaitement en règle. Le créancier, au lieu de s'adresser aux tribunaux afin d'obtenir rapidement le paiement de ce qui lui est dû, est contraint d'employer une procédure longue et

(1) Décret du 31 mai 1862, art. 503.

complexe. Il présente une requête au préfet. S'il existe un crédit correspondant à cette dette dans le budget communal, le préfet prend en conseil de préfecture un arrêté qui équivaut à l'ordonnancement. S'il n'y a pas de crédit prévu, le conseil municipal, depuis le vote de la loi du 9 avril 1902, peut lui-même décider, sans qu'il ait besoin de l'autorisation préfectorale, la perception de centimes additionnels, bien qu'il s'agisse ici d'une dépense obligatoire. Les paragraphes 15 et 16 de l'article 133 de la loi de 1884 étaient ainsi conçus : « L'établissement des centimes additionnels pour insuffisance de revenus est autorisé par arrêté du préfet lorsqu'il s'agit de dépenses obligatoires. Il est autorisé par décret dans les autres cas. » En abrogeant cet article, « le législateur a fait disparaître la distinction qui existait entre les impositions pour insuffisance de revenus suivant qu'elles étaient applicables aux dépenses obligatoires ou aux dépenses facultatives » (1). Si ces centimes dépassent le maximum fixé chaque année par le conseil général, l'autorisation préfectorale est maintenue (2).

Bien que simplifiées ces formalités ne vont pas sans délais, sans retards, sans frais. Si le créancier est pressé de recouvrer le prix de ses services ou de ses fournitures, il est cependant obligé de patienter ; s'il est commerçant, il peut subir de ce fait d'appréciables préjudices.

Avec la liquidation il ne faut pas confondre l'ordon-

(1) Dalloz, 1902.4.102. La note n° 1.

(2) Nouvel article 142 de la loi du 5 avril 1884.

nancement. Si en fait ces deux actes sont réunis, théoriquement on doit séparer la détermination du principe et du montant de la dette et la « confection du titre en vertu duquel le créancier pourra se faire payer les sommes liquidées ». L'ordonnancement est à la fois une autorisation et un ordre, autorisation donnée au créancier de se présenter aux guichets du payeur, ordre donné au comptable de verser les deniers réclamés.

Le maire ordonnateur est astreint dans la confection des mandats aux règles suivantes : Il doit éviter de mandater les dépenses sans crédits correspondants, il doit affecter les crédits dont il dispose exactement aux dépenses pour lesquelles ils ont été prévus, il ne doit pas dépasser les crédits votés.

Ces trois règles sont la conséquence du caractère prévisionnel du budget et du principe de la spécialité des crédits. Elles interdisent tout virement, c'est-à-dire le transport d'une somme d'un compte dans un autre sans que l'ensemble soit modifié, et les dépassements de crédits, qui sont d'une extrême gravité lorsqu'il s'agit de dépenses administratives, mais moins dangereux et difficiles à empêcher en matière industrielle et commerciale. En pratique dans ce dernier cas, les municipalités les évitent en ne donnant aux prévisions annuelles qu'une forme provisoire et indicatrice.

L'article 4 du décret du 31 mai 1862 dit expressément que tout mandat devra contenir l'indication de l'exer-

cice, du crédit, du chapitre et s'il y a lieu de l'article auxquels s'applique la dépense.

En pratique les municipalités ont soin, pour parer aux effets fâcheux de ces règles sur leurs exploitations industrielles, de prévoir des sommes sensiblement plus considérables qu'il ne le faudrait, en leur donnant des affectations peu précises, de façon à faire face à toutes les éventualités. A la fin de l'année, les crédits qui n'ont pas été employés sont reportés sur l'exercice suivant.

Cette pratique n'est qu'un moyen très imparfait de briser la rigidité incommode des budgets communaux. Elle a le grave défaut d'ouvrir la porte aux fantaisies des ordonnateurs qui considèrent bien souvent un crédit voté comme un crédit qui doit fatalement être dépensé. Elle aggrave ainsi les dangers qui résultent déjà de l'irresponsabilité de ces ordonnateurs. Il est piquant de constater en effet, qu'alors qu'un comptable, parce qu'il a le maniement matériel des deniers, est inspecté, contrôlé, astreint au dépôt d'un cautionnement parfois élevé, justiciable des tribunaux administratifs, l'ordonnateur qui a la disposition des fonds n'a pas de cautionnement à verser, aucune garantie à offrir, pas d'inspection, de contrôle, de surveillance à redouter sinon celle du collège électoral.

La nécessité de maintenir le bon ordre dans la comptabilité publique exige que « soient prescrites et définitivement éteintes... sans préjudice des déchéances prononcées par les lois antérieures ou consenties par

les marchés ou conventions, toutes les créances qui, n'ayant pas été acquittées avant la clôture des crédits de l'exercice auquel elles appartiennent, n'auraient pu, à défaut de justifications suffisantes, être liquidées, ordonnancées ni payées dans un délai de cinq années, à partir de l'ouverture de l'exercice pour les créanciers domiciliés en Europe et de six années pour les créanciers résidant hors du territoire européen » (1). L'article 137 ajoute toutefois que « les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux créances, dont l'ordonnancement et le paiement n'ont pas été effectués dans les délais déterminés, par le fait de l'administration et par suite de pourvois formés devant le Conseil d'Etat ».

Un arrêt du Conseil d'Etat du 26 juillet 1883 fait remarquer que l'on doit appliquer cette déchéance, non seulement aux créances nées à propos de services publics, mais encore à celles qui résultent d'un marché de travaux publics ou de fournitures.

Cette déchéance, qu'il ne faut pas assimiler à une simple prescription, qui ne peut être suspendue ni interrompue comme elle, qui n'a pas besoin d'être opposée, qui est absolument obligatoire et à laquelle la commune pas plus que l'Etat ne peut renoncer, se justifie tant bien que mal par la nécessité de ne pas compliquer les écritures, d'éviter le désordre qui résulterait de l'ac-

(1) Décret du 31 mai 1862, art. 136.

cumulation de dettes arriérées. S'appliquant à des dettes prévues, limitées, couvertes d'avance, à des sommes considérables, on peut l'admettre comme un moindre mal. Mais en matière industrielle ou commerciale, lorsqu'il s'agit d'une exploitation aussi complexe, aussi mobile, qu'une exploitation de tramways, une déchéance aussi exorbitante n'est qu'une gêne, une cause d'insécurité, qui en pratique aurait pour effet, de la part de fournisseurs, une augmentation sensible des prix exigés.

On comprendra facilement que dans ces conditions les villes aient avec leurs créanciers des rapports difficiles et ne trouvent pas aussi facilement qu'un industriel privé, qui traite d'égal à égal avec ses co-contractants, l'aide qu'elles doivent attendre de toutes les industries dont elles deviendront tributaires en tant qu'entrepreneurs de tramways.

Ce ne sont pas là les seuls dangers que fera naître l'application des règles de la comptabilité publique aux entreprises industrielles des municipalités. Il en est d'autres plus graves parce que le public les ignore.

En dehors du remède radical, le seul efficace, qui consiste à établir pour chaque entreprise une comptabilité régulière distincte et commerciale, remède qu'une loi seule peut organiser, les communes ne peuvent obvier aux inconvénients inhérents à leur réglementation financière. Elles parent bien à la rigidité et à la spécialité des crédits, en prévoyant des sommes assez élevées

sous des rubriques très générales, afin de faire face à toutes les éventualités de l'exploitation. Mais cette pratique très imparfaite et qui est loin d'être générale (1) ne résout qu'une partie du problème. Comment permettre aux contribuables de se rendre compte de la situation financière de l'entreprise, de voir si les recettes couvrent les charges, si dans les charges on comprend bien l'intérêt et l'amortissement du capital engagé. Dans l'état actuel des choses, des administrateurs ignorants, ou désireux de tromper sur les résultats obtenus, arrivent facilement, au moyen d'artifices de comptabilité et à la faveur de l'imprécision des comptes, à faire ressortir des bénéfices là où en réalité il n'y en a pas, là où réellement un déficit existe. De très bonne foi même, et dégagés qu'ils sont des formes commerciales, ils peuvent croire à la réussite d'une affaire dont les bénéfices ne sont que des dépenses qu'on a omis d'effectuer et qu'un jour ou l'autre il faudra couvrir.

Ces reproches on peut les adresser à presque toutes les exploitations municipales françaises. Nous verrons plus tard que bon nombre d'étrangères les méritent aussi.

Pendant douze ans, de 1890 à 1902, dans la comptabilité du secteur municipal d'électricité de Paris (secteur des Halles), on n'a pas fait figurer une partie des

(1) Se reporter p. 88 à ce que nous avons dit du Secteur municipal d'électricité de Paris.

dépenses de premier établissement et en particulier les charges des emprunts émis pour y faire face. M. Lauriol, ingénieur de la ville, a essayé à partir de 1902 de les rétablir, c'était le seul moyen de savoir quelle était la situation financière de l'exploitation (1). On s'est aperçu qu'il restait encore un million à amortir. M. Evain, rapporteur du budget de la ville au conseil municipal, faisait remarquer à la suite du rapport Lauriol : « Il reste un million à amortir à la fin de 1902 et ce n'est pas en trois ans, fin de la durée des concessions des secteurs privés, que l'on peut arriver à l'amortissement total de ce million. Au bout de dix-huit ans le capital du secteur des Halles n'aura pas été amorti et la caisse de la ville n'aura pas encore reçu un centime de bénéfices du chef de l'exploitation même de l'électricité. » L'administration avait prétendu qu'il ne restait plus à cette date que 175.000 francs à amortir (172.659 fr. 39 exactement).

M. Gabriel Louis-Jaray, dans un article très documenté sur cette exploitation (2), fait remarquer que la ville de Paris, en négligeant ainsi l'amortissement du capital, ne fait que suivre l'exemple de l'Etat, qui dans les comptes des chemins de fer qu'il exploite n'a jamais fait figurer les dépenses d'établissement et cela sous le prétexte assez singulier qu'on n'est pas d'accord sur leur montant.

(1) Secteur municipal d'électricité des Halles. Rapport déjà cité.

(2) *Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale*, 1903, p. 107.

M. Veber (1), dans une enquête organisée en 1902 sur les régies municipales de gaz, constate les mêmes errements. Presque toutes les municipalités interrogées ont répondu que les résultats de leurs entreprises étaient difficiles à connaître, parce qu'on ne faisait pas figurer dans les comptes les intérêts et l'amortissement des capitaux engagés, ou bien parce qu'on ne les faisait figurer que pour une somme insignifiante.

Pour le gaz de Grenoble, qui constituait l'entreprise municipale d'éclairage la plus importante de France, nous trouvons déjà en 1895 dans le rapport annuel du budget municipal des renseignements assez instructifs. « On croit généralement, y lit-on, que notre usine réalise des bénéfices énormes, ce n'est là malheureusement qu'une légende et la vérité est qu'on ne sait pas quels sont réellement les bénéfices obtenus. En effet les inventaires n'ont jamais tenu compte des capitaux successivement engagés ; d'autre part on n'y voit figurer qu'un amortissement insuffisant, dont le quantum, fixé de loin en loin par délibération du conseil municipal, n'a pas suivi la progression des dépenses de premier établissement, notamment les 400.000 francs empruntés à la Caisse des dépôts et consignations. Cet emprunt a été contracté pour l'agrandissement de l'usine à un taux un peu supérieur à 9 0/0 intérêts et amortissement compris. Une annuité de plus de 36.000 francs

(1) Véber, *L'éclairage*, 1906.

doit être payée par la ville jusqu'en 1905 ; il est de toute évidence que cette annuité doit être prélevée sur les produits de l'usine et diminuer d'autant les bénéfices. »

Cela n'a pas empêché la municipalité de répondre en 1902 à l'enquête Veber que « les bénéfices se sont élevés à 400.000 francs pendant les dernières années, mais par exception et par suite d'une adjudication qui n'a pas permis à la ville de profiter de la hausse qui s'est produite sur les cokes, alors qu'elle a eu à subir celle des houilles, les bénéfices de l'exercice 1900 sont descendus aux environs de 300.000 francs ». Cette réponse si elle ne brille pas par la précision, a du moins le mérite de nous indiquer très clairement de quelle façon anti-commerciale est exploitée l'entreprise ; on ne profite pas de la hausse des cokes et on subit celle de la houille.

Le rapporteur de 1895 était tellement inquiet sur les effets de pareils procédés qu'il concluait : « Une société a fait récemment des propositions à la ville pour l'achat de l'usine à gaz, cette question doit être étudiée sérieusement et sans aucun retard. »

Un arrêté municipal du 10 juin 1899 créa une commission extra-municipale chargée « d'étudier les moyens de développer l'éclairage électrique et de distribuer la force motrice à l'industrie, et d'examiner la question de savoir si la ville devait entreprendre elle-même cette nouvelle exploitation et la joindre à celle du gaz, ou confier l'une et l'autre à une société ». Le 18 novem-

bre 1900, cette commission concluait à la concession complète du gaz et de l'électricité, avec un cahier des charges accordant au concessionnaire un monopole absolu (1).

Ces conclusions ne plurent pas au conseil municipal qui protesta des « bons résultats » de la régie du gaz et de sa ferme intention de « continuer cette exploitation en y joignant la distribution de l'énergie électrique ». Seulement lorsqu'on aborda la question des voies et moyens pour la distribution de l'électricité, on eut bien soin de ne pas adopter la « combinaison » qui avait si bien réussi cependant pour l'exploitation du gaz. On en imagina une autre qui n'était qu'une concession déguisée. La ville devenait l'intermédiaire entre le concessionnaire et les consommateurs. Elle achetait l'électricité à la Société électro-chimique de la Romanche à un prix déterminé et la revendait un peu plus cher aux particuliers. La Société établissait à ses frais, risques et périls la ligne de transport des usines à la station des transformateurs, également organisée et entretenue par elle. Pour le compte de la ville, elle construisait le réseau urbain de distribution à un prix maximum de 2.300.000 francs, produisant à son profit intérêt à

(1) Voir Capitant, *L'exploitation municipale des services de distribution du gaz et de l'énergie électrique à Grenoble*, dans la *Revue municipale* du 15 octobre 1904 et du même, *L'exploitation des services de distribution de l'eau, du gaz et de l'énergie électrique à Grenoble*, dans les *Questions pratiques de législation ouvrière et d'Economie sociale*, 1905, p. 33.

4,40 0/0 et qui devait lui être remboursée en 45 annuités. Enfin la ville s'engageait à « n'accorder à des tiers aucune autorisation d'occuper le sol des voies municipales en vue de la distribution d'énergie électrique pour un usage personnel ou collectif ».

Le système adopté tient comme on le voit beaucoup plus de la concession que de la régie. La ville s'est déchargée avec soin de tout le côté technique, bien convaincue qu'elle était, par une expérience déjà ancienne, et malgré ses protestations indignées, de son incapacité industrielle. Ce régime fonctionne depuis 1904.

La municipalité de Tourcoing, qui exploite en régie depuis 1880 son service d'éclairage au gaz, a répondu à l'enquête Veber qu'elle « faisait plusieurs centaines de mille francs de bénéfices ». Mais elle a ajouté « pour des raisons multiples, l'administration municipale se garde bien de faire une publication particulière du bilan de l'exploitation du gaz ». Cette remarque est assez singulière. Lorsqu'on examine les chiffres fournis dans les comptes généraux de la ville, on constate que les intérêts et l'amortissement du capital n'y figurent que pour la somme manifestement insuffisante de 167.000 francs.

A Valence la municipalité a soin d'indiquer que, des bénéfices nets portés chaque année au compte de l'exploitation, on n'a pas l'habitude de déduire les intérêts et l'amortissement du capital engagé.

Dans les trois grandes régies municipales de gaz de

France, on commet donc cette omission qui fausse toute la situation financière, omission qu'un commerçant ne saurait faire sans encourir un blâme justifié.

En ce qui concerne le secteur municipal d'électricité de Paris, sa véritable situation financière n'apparaît pas pour d'autres causes encore. M. Ambroise Rendu, dans un article du *Messenger de Paris* (1) où il ne fait que compléter les révélations contenues dans le rapport Evain au conseil municipal (budget de l'exercice 1902), nous indique la façon dont la comptabilité de l'entreprise est établie. « Tout d'abord on décharge le compte exploitation pour charger le compte premier établissement, afin de faire apparaître un bénéfice à la fin de l'exercice. On porte notamment à ce dernier compte des frais de peinture, de graissage et d'éclairage pour 20.973 fr. 68 qui sont des frais d'entretien. La dépense d'eau est réduite de 18.154 fr. 14. Le loyer est évalué 19.490 francs, alors que le service des contributions le taxe sur une valeur locative de 66.030 francs, d'où un écart de 46.540 francs. Que l'on additionne ces trois sommes qui figurent dans les comptes d'une usine privée et l'on trouvera un total de 85.667 fr. 82. Or comme le bénéfice net accusé par le service est de 87.304 francs, l'excédent est exactement de 1.636 fr. 18 pour 1902. D'où cette double conclusion à tirer :

1° la comptabilité municipale relative à l'usine des

(1) *Les résultats connus des exploitations municipales*, numéro du 13 juin 1904.

Halles ne donne pas une idée exacte de la situation ;

2° Cette comptabilité, rectifiée suivant les règles, fait apparaître un bénéfice vraiment dérisoire pour une année de fonctionnement normal après 13 ans d'exploitation. »

M. Rendu aurait pu ajouter que le secteur jouissait de nombreux avantages : il vendait le courant 10 centimes l'hectowat en moyenne, les autres secteurs 9 centimes seulement, sauf celui des Champs-Élysées et celui de la Rive gauche qui à cause des charges exceptionnelles qu'ils supportaient le vendaient 12 centimes. Il aurait pu dire aussi que le prix de revient de l'hectowat-heure, qui était de 0 fr. 40 pour les compagnies privées, s'élevait à plus de 0 fr. 56 pour ce secteur bien qu'il « jouisse d'un horaire exceptionnellement favorable et qu'une grande partie de la consommation soit concentrée au voisinage de l'usine » (1), bien qu'il n'ait pas eu à payer les taxes municipales qu'il ait acheté l'eau et le gaz au prix de revient (2).

La conclusion qui s'impose, c'est qu'il est indispensable de libérer la commune des règles financières qui

(1) M. Maury dans un article publié dans la *Revue politique et littéraire* sur « *L'extension de la vie municipale* » (9 avril 1904, p. 456), se plaint qu'on n'ait pas accepté les chiffres donnés par le rapport de l'ingénieur du service. « À perte de vue, dit-il, on épiloqua sur ce chiffre (le chiffre des bénéfices) cependant satisfaisant. » Ce chiffre aurait été satisfaisant à la condition qu'il fût exact.

(2) Voir Rapport Lauriol déjà cité.

(3) Voir l'article déjà cité de M. Gabriel Louis-Jaray dans les *Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale*, 1903, p. 111.

la rendent inapte à l'industrie et au commerce, et de l'obliger lorsqu'elle pénètre sur le domaine économique à se plier aux règles financières qui le gouvernement et qui sont le produit de longs siècles d'expérience.

C. — *Rapports litigieux avec les tiers.*

Le but principal de la loi municipale du 5 avril 1884 a été de dégager la commune des nombreuses entraves de la loi de 1867 et de lui conférer une autonomie plus complète et plus conforme aux tendances décentralisatrices qui se manifestaient alors. La tutelle administrative subsiste cependant et se manifeste surtout par la protection du patrimoine communal contre les errements ou les prodigalités de ses administrateurs. Ce sont les procès innombrables et ruineux des communes de l'ancienne France qui à l'origine ont justifié cette tutelle, que la centralisation excessive du gouvernement napoléonien a exagérée. Le législateur de 1884 a pensé que la tradition monarchique devait être maintenue et que l'exercice des actions en justice par ou contre la commune devait continuer à être entouré d'une surveillance rigoureuse.

Au point de vue administratif le législateur de 1884 a eu raison. Lorsqu'ils gèrent le patrimoine municipal, les administrateurs de la commune ne doivent pas jouir, dans les litiges qui peuvent surgir, de la liberté qui leur est laissée lorsqu'ils gèrent leur patrimoine personnel. Dans ce dernier cas leur intérêt les met en garde contre

de ruineux entraînements et ils n'ont pas cette qualité de mandataire qui rend plus sacrés les biens ou les droits dont on a la garde.

La loi du 11 janvier 1905, qui a modifié la loi du 5 avril 1884, a complètement changé le caractère de la tutelle administrative en cette matière. La loi de 1884 empêchait les communes de se ruiner en engageant des procès mal fondés. Aussi devaient-elles obtenir préalablement du conseil de préfecture l'autorisation de plaider. En pratique cette autorisation était devenue peu à peu un simple enregistrement. Comme le dit M. Théodore Girard, rapporteur de la loi au Sénat, « les conseils de préfecture, chargés simplement d'apprécier le degré d'intérêt de l'affaire, sans entrer dans l'examen du fond, se bornent à enregistrer les requêtes qui leur sont transmises et accordent presque toujours les autorisations demandées. Les statistiques nous apprennent en effet que les décisions de refus ne représentent guère que 5 à 6 0/0 des demandes. Ce prétendu contrôle des tribunaux administratifs est donc de pure forme. Outre qu'il occasionne des retards qui peuvent être parfois préjudiciables aux communes, il offre cet autre inconvénient lorsque la commune est défenderesse, c'est que si par hasard l'autorisation est refusée, ce refus crée contre elle un préjugé dangereux » (1).

La formalité de l'autorisation reste imposée au con-

(1) *Journal officiel*. Sénat, Annexes, 1905, p. 18.

tribuable qui veut agir au lieu et place de la commune, et en outre, ce qui est plus intéressant pour nous, on maintient le dépôt d'un mémoire exposant les motifs de la réclamation, de la part de tous ceux qui veulent intenter une action judiciaire contre la commune.

Si la commune est défenderesse, elle est protégée de la façon suivante : Le demandeur (1) est obligé de remettre d'abord au préfet un mémoire où sa demande est exposée avec tous les moyens à l'appui. Le préfet transmet ce mémoire au maire, qui saisit le conseil municipal. Le conseil municipal décide s'il y a lieu ou s'il n'y a pas lieu de poursuivre. En cas de refus le demandeur peut obtenir un jugement par défaut.

Le dépôt du mémoire n'est pas nécessaire pour les actions possessoires, en référé et en cas d'opposition à des contraintes délivrées par la commune.

Par lui seul, ce dépôt empêche pendant un mois le demandeur de porter son action devant les tribunaux compétents. La commune peut toujours invoquer ce délai pour ne pas répondre à l'action et les tribunaux doivent surseoir à statuer, ce qui peut causer un grave préjudice au commerçant demandeur.

Au point de vue du droit de transiger, droit si utile en matière commerciale, il faut remarquer que la loi du 11 janvier 1905 ne touche pas aux articles 68 et 69 de la loi du 5 avril 1884. L'autorisation préfectorale en

(1) Articles 124 et 125 de la loi du 5 avril 1884, modifiés par la loi du 11 janvier 1905.

conseil de préfecture est donc maintenue. M. le député Chastenet dans la séance du 28 décembre 1904, ayant fait remarquer au rapporteur, M. Bienvenu-Martin, que le droit de plaider comprenant celui de transiger, il était nécessaire d'abroger les articles 68 et 69, ou de stipuler expressément dans le nouveau texte le maintien de ces articles, M. Bienvenu-Martin répondit que puisqu'on n'y touchait pas, ils restaient en vigueur (1).

Toutes ces prérogatives mettent la commune industrielle en dehors du droit commun, et confèrent à ses cocontractants une infériorité qui est de nature en les éloignant à compromettre la vie économique de la commune. Les villes trouveront difficilement des fournisseurs, et ces fournisseurs établiront des prix en rapport avec les risques et les aléas qu'ils courront.

Cet exposé nécessairement incomplet nous permet de conclure à l'incompatibilité qui existe entre l'administration actuelle des communes et l'exploitation d'une entreprise de tramways.

Le formalisme, les garanties qu'il crée ont leur raison d'être en matière administrative. Mais elles perdent leur utilité et deviennent néfastes, lorsqu'on veut les faire présider à la gestion d'une industrie.

M. Waldeck-Rousseau, dans une lettre adressée au préfet de la Seine à l'occasion du projet de régie du gaz

(1) *Journal officiel*, Débats, Chambre des députés, 29 décembre 1904, p. 3369.

de Paris (1), a très bien résumé les causes d'infériorité économique des communes. « D'après la jurisprudence administrative, les communes ne doivent pas être autorisées à exploiter directement les établissements industriels. De semblables exploitations sont en effet exposées aux influences des circonstances économiques et à des chances incertaines de succès ; elles exigent par suite des qualités spéciales de vigilance et d'habileté commerciales que les municipalités peuvent ne pas réunir. D'un autre côté les agents municipaux, chargés de la gérance et de la direction, n'étant pas soumis aux responsabilités que la loi fait peser sur les administrations des sociétés de commerce, les pertes en cas d'insuccès retomberaient à la charge des villes. »

Le premier acte d'un législateur soucieux des intérêts des communes sera de les doter d'une organisation appropriée à leur nouveau rôle. Les municipalistes sérieux d'ailleurs sont les premiers à réclamer cette organisation et ils sentent très bien que la réforme qu'ils proposent est vouée à un échec certain sans cette organisation préalable. Malheureusement quelque soin qu'on mette à émanciper la commune industrielle, il y a deux choses, comme nous le verrons ultérieurement, qu'on ne fera pas disparaître : les deniers en cause étant ceux des contribuables, leur emploi exigera toujours plus de précautions, c'est-à-dire plus de formalités et de len-

(1) Lettre reproduite dans le *Bulletin municipal officiel de la ville de Paris*, 27 février 1903, p. 869.

teurs que l'emploi de ceux des actionnaires ; le conseil municipal et le maire, en fin de compte responsables devant l'opinion, se substitueront toujours au comité technique pour la solution des questions les plus importantes que soulèvera la gestion de ces entreprises.

Examinons cependant les essais d'organisation économique qui ont été tentés et voyons dans quelle mesure le législateur français devra s'en inspirer.

CHAPITRE III

L'ORGANISATION ÉCONOMIQUE DE LA COMMUNE

Pour que les villes puissent gérer à la satisfaction de tous leurs services publics, la première condition qui est aussi la plus facile à remplir, est qu'elles soient dotées à côté de leur organisation administrative d'une organisation vraiment économique. Devant se mouvoir dans une sphère nouvelle où les principes qui guident l'activité humaine sont différents, où l'intérêt et la responsabilité jouent un rôle sinon plus considérable du moins plus immédiat, les autorités municipales doivent recevoir de la loi une compétence et des pouvoirs qu'elles n'ont pas.

Nous examinerons donc dans ce troisième chapitre quelles ont été jusqu'à présent les solutions apportées à cette question d'un intérêt primordial, en dehors de laquelle il ne faut pas songer à l'extension des pouvoirs économiques de la commune.

Le Parlement français, à la différence du Parlement italien, paraît opposé à toute organisation économique de la commune par voie législative. Le Sénat français a refusé en 1906 de ratifier un projet, déjà voté par la Chambre, et qui pouvait être considéré comme un essai

intéressant quoiqu'isolé, nous voulons parler du projet voté le 13 novembre 1903 par la Chambre des députés, créant la régie municipale du gaz de Paris. Avec la loi italienne du 29 mars 1903, il fournira au législateur futur les bases de son travail, aussi devons-nous esquisser ici les grandes lignes de ces deux textes en indiquant les modifications qui à notre avis devront y être apportées.

Avant la loi du 29 mars 1903, les municipalités italiennes étaient obligées de recourir à l'industrie privée pour la gestion de leurs services publics. Si par exception quelques villes avaient été autorisées à exploiter en régie leurs distributions d'eau et de gaz, pour les transports en commun, l'article 39 de la loi du 31 décembre 1896 sur les tramways à traction mécanique interdisait formellement toute exception à la règle (1).

Depuis 1903 les villes sont libres de choisir entre la concession et la régie ; au nombre des services visés par l'article 1^{er}, nous voyons figurer en effet : « 4^o la construction et l'exploitation de lignes de tramways à traction animale ou mécanique ». Mais il faut reconnaître cependant que dans l'esprit du législateur le système de la concession, qui a donné dans ce pays tant de mécomptes (2), reste le système normal ; on peut en trou-

(1) Nous verrons comment les tramways de Milan échappèrent à la prohibition.

(2) Voir sur ce point Dalla Volta, *La loi italienne sur la municipalisation* dans la *Revue de science et législation financières*, 1904, p. 244.

ver une preuve dans la complication de la procédure qui précède la mise en régie.

Le législateur italien a entouré son importante initiative de prudentes garanties.

La municipalité, qui veut mettre en régie l'un de ses services, délibère sur la proposition et la vote dans les conditions indiquées par l'article 162 de la loi municipale (1), c'est-à-dire dans deux réunions consécutives et à la majorité des voix.

Le projet doit indiquer les voies et moyens, et, ce qui est plus intéressant à signaler, donner les raisons pour lesquelles la régie a été choisie de préférence à la concession (2).

La junta provinciale examine le projet et le transmet dans les trente jours avec son avis à la commission royale, créée en 1900 pour l'examen des projets d'emprunts communaux ou provinciaux. Cette commission, qui s'adjoit dans cette circonstance deux membres du conseil supérieur des travaux publics, un membre du conseil supérieur d'hygiène et un fonctionnaire du ministère du commerce et de l'agriculture, s'occupe du côté financier et du côté technique du projet. Son avis s'il est défavorable entraîne le rejet. Dans le cas contraire, le projet est retourné au conseil municipal qui le soumet au referendum du corps électoral.

(1) *Legge comunale e provinciale*, art. 162.

(2) Art. 10 et 12 de la loi, art. 83 et suivant du règlement d'administration publique qui la complète.

Il y a dans cette consultation du contribuable une curieuse innovation que l'on a justifiée par la nécessité de sauvegarder les libertés communales et de donner au véritable intéressé le dernier mot. Peut-être ce contrôle est-il plus légitime que la tutelle de l'administration supérieure, mais il présente à notre avis de graves inconvénients. Si le principal intéressé est bien le contribuable, il ne remplit pas néanmoins toutes les conditions de capacité, de sagesse, d'expérience qu'exigerait la saine appréciation de l'opportunité ou de l'inopportunité de la régie. Le peuple est un grand enfant, il ne raisonne pas, il décide avec ses instincts ou ses passions ; l'examen auquel a été soumis le projet avant le vote populaire présente toutes les garanties et suffit parfaitement à sauvegarder les intérêts des contribuables.

Sur ce point donc le législateur français devra s'en tenir à la tutelle de l'autorité supérieure.

Le législateur italien a compris la nécessité de libérer les industries municipales des entraves inhérentes à la réglementation administrative, sans toutefois les faire échapper à tout contrôle.

L'article 2 crée pour chaque service municipalisé une agence spéciale, prise en dehors de l'administration, ne se confondant pas avec elle, mais ne constituant pas cependant une personne morale en dehors d'elle, et possédant plutôt une autonomie de fait. A la tête de cette agence est placé un directeur technique, choisi pour trois années au concours, par le conseil municipal, sa

nomination résultant du vote de cette assemblée (2/3 des conseillers).

A côté du directeur (art. 5) est instituée une commission, nommée par le conseil municipal en dehors de ses membres, composée de personnes compétentes et éligibles aux fonctions municipales : « Sont inéligibles tous ceux qui pourraient avoir quelque intérêt dans des entreprises similaires ».

Cette commission est « l'organe délibérant ». La loi de 1903 l'a assimilée autant que possible au conseil d'administration d'une société anonyme.

Elle a comme fonctions :

1° De concourir avec le directeur à la gestion proprement dite de l'entreprise, à la nomination, à la fixation des traitements et à la révocation du personnel ;

2° De préparer et d'établir le budget annuel, et de pourvoir, dans la limite des crédits votés par le conseil, « aux dépenses et marchés afférents à l'exécution du service ».

Chaque agence est soumise à un règlement intérieur, établi par le conseil municipal lui-même, et qui par suite pourra varier d'une ville à l'autre.

Ces règlements doivent obligatoirement porter sur les questions suivantes (art. 3) :

1° Conditions de nomination du directeur technique, caution, traitement, participation aux bénéfices ;

2° Règlement du personnel. Règles d'admissibilité ;

3° Taux des traitements et salaires et participations aux bénéfices ;

4° Pensions et retraites du personnel ;

5° Constitution des fonds de réserves et d'amortissement. Evaluation de l'actif de l'entreprise ;

6° Tarifs.

On ne peut que reconnaître l'excellence de ces dispositions, relatives à la création d'une agence spéciale par service et des organes appelés à l'administrer et à la diriger. Elles dégagent l'entreprise des influences politiques et résolvent la difficile question de l'incapacité technique des conseils locaux. Peut-être serait-il utile pour certains services de fixer d'une façon plus précise quelles qualités devront avoir les commissaires ou la majorité d'entre eux, et cela afin d'éviter une trop large interprétation des termes de la loi et les dangers qui en résulteraient.

Pour les tramways en particulier, il serait préférable de faire entrer dans la commission un ou plusieurs ingénieurs du contrôle, désignés par le préfet, ce service relevant directement du ministère des travaux publics.

On ne peut qu'applaudir à la disposition de l'article 9 : « Ne pourront être directeur ou employés de l'agence les conseillers municipaux (on pourrait ajouter : ou anciens conseillers) et leurs parents jusqu'au troisième degré ; le directeur et les employés de l'agence ne pourront être élus conseillers municipaux qu'un an après avoir résigné leur emploi. »

En outre, le directeur et les membres de la commission sont soumis aux responsabilités suivantes :

1° Responsabilité civile, lorsque, par leur faute, ils ont causé un dommage à l'agence ;

2° Administrative, s'ils violent les règlements et surtout les règles de la comptabilité ;

3° Pénale, dans les limites du droit commun.

Au point de vue financier, « le service est assuré par le receveur municipal avec une caisse et des comptes distincts » (art. 8).

Le législateur italien a maintenu en les simplifiant la plupart des formalités requises en matière de marchés de travaux publics. Il a conservé en principe l'adjudication, mais en permettant à la commission de n'y pas recourir dans de nombreux cas.

Le règlement de l'agence fixe les marchés pour lesquels le directeur peut agir avec un mandat général de la commission. Pour toutes les dépenses intéressant le fonctionnement ordinaire du service, il a le droit de mandater jusqu'à concurrence des deux tiers de son cautionnement.

Le contrôle de la gestion du service appartient non pas au préfet, mais à la junta provinciale, le préfet ne pouvant se faire communiquer les comptes que dans certains cas fixés d'avance.

A l'égard de l'agence, c'est le conseil municipal qui joue le rôle d'une assemblée d'actionnaires, c'est lui

qui approuve le budget, c'est lui qui dissout l'agence s'il y a lieu.

Enfin tout contribuable peut prendre connaissance des comptes de l'agence et des pièces justificatives qui y sont annexées (1).

Il est assez difficile de savoir encore quels résultats a donnés cette loi. Il est probable que sur quelques points on sera obligé de la modifier. Mais telle qu'elle est, telle qu'elle a été conçue par le Parlement italien, elle constitue déjà un excellent précédent, capable d'inspirer utilement les municipalistes français. Elle approche certainement davantage de la réglementation idéale en la matière, que le projet voté en 1905 pour la régie municipale du gaz de Paris et que nous allons examiner maintenant.

La concession de la Compagnie du gaz de Paris devant expirer le 31 décembre 1905 et de nombreuses difficultés s'étant élevées entre cette Compagnie et la ville, le principe de la régie avait été adopté par le conseil municipal dès 1903 (séance du 3 juillet).

Le 31 juillet de la même année, le ministre de l'intérieur consulté, avait déclaré « que le principe de la régie ne se heurtait à aucun texte législatif ». Le préfet de la Seine nomma alors une commission chargée d'é-

(1) Pour plus de détails sur cette loi, voir Brès, *De la municipalisation de services d'intérêt public en Italie*, 1904, et Ramelli, *Des attributions de la commune en matière civile et commerciale*, 1907, p. 74.

laborer un projet qui fut adopté par le conseil municipal le 11 décembre 1903.

Au mois de février 1904, le ministre de l'intérieur reconnut que le projet était susceptible de recevoir la consécration législative (1).

Le projet comprenait deux parties : 1^o un emprunt de 120 millions destinés « à pourvoir tant à l'acquisition des usines et du matériel appartenant à la Compagnie parisienne du gaz, qu'à la constitution des approvisionnements, d'un fonds de roulement et de réserve, et aux frais d'émission de l'emprunt » (2) ; 2^o l'organisation d'une régie municipale.

Sur le premier point la sanction législative était nécessaire. Mais sur le second la discussion s'éleva. M. Morlot, rapporteur, fit valoir que la régie devenant un établissement public, dispensé de l'accomplissement des règles habituelles de ces établissements et de la tutelle administrative, sa création était de la compétence du pouvoir législatif.

En octobre 1904, le projet était voté par la Chambre des députés. Mais il fut repoussé par le Sénat en février 1905. Soumis de nouveau à la Chambre, il fut revoté par elle le 13 novembre 1905. Le Sénat restait irréductible.

Le projet posait en principe la spécialisation de l'industrie qui formait un « service indépendant de

(1) Rapport Morlot, *J. off.*, Chambre, annexes, 1904, I, p. 610.

(2) Art. 1^{er} du projet de loi du 13 novembre 1905.

l'administration générale de la commune », ce qui lui permettait de se débarrasser de toutes les entraves administratives et de prendre une forme vraiment commerciale (art. 2 et 3).

Cependant la régie ne devenait pas une personne distincte de la ville de Paris. Son patrimoine restait celui de la ville, mais elle le gérant en son nom propre, elle recevait donc une personnalité limitée aux seuls actes d'administration.

La régie était administrée par un conseil, dont la moitié des membres était choisie par le préfet, l'autre par le conseil municipal. On espérait éviter ainsi les inconvénients qui résultaient de la dépendance du conseil municipal vis-à-vis du corps électoral. Ce conseil réclamait le choix de 7 membres sur 12. On n'a pas voulu que la majorité fût soumise aux influences politiques et à l'instabilité qui résulte des changements électoraux. Sur les 6 membres qu'il devait désigner, 3 seulement pouvaient être pris dans son sein.

Le choix du préfet était libre. M. Morlot réclama pour les administrateurs des conditions de capacité technique. Il fit remarquer que seuls des ingénieurs, des industriels ou des financiers rempliraient convenablement le rôle qui leur était assigné. La Chambre eut tort de rejeter sa demande.

Le projet du gouvernement ne parlait pas de la procédure de révocation des administrateurs. La commission de la Chambre proposa de réserver le droit de

révocation au préfet, qui pourrait la prononcer par arrêté motivé, après avis du conseil municipal. La Chambre exigea « l'avis favorable » de ce conseil.

Sur les pouvoirs du conseil d'administration, une vive discussion s'éleva. C'était le point le plus délicat de la nouvelle organisation. Tels qu'ils résultent de l'article 7, ils sont très étendus :

« ART. 7. — Le conseil d'administration règle par ses délibérations : 1° le mode de placement du fonds de réserve et de tous les deniers disponibles ;

2° Les travaux dont le devis ne dépasse pas 20.000 francs ;

3° Les marchés de gré à gré, ou par adjudication, dont l'objet est supérieur à 10.000 francs et quelle qu'en soit l'importance ;

4° Les baux à donner ou à prendre, pour une durée ne dépassant pas neuf ans ;

5° L'émission des bons de caisse à l'échéance de deux ans au plus et pour une somme ne dépassant pas un million de francs ;

6° Les autorisations de plaider en matière personnelle et mobilière, lorsqu'il s'agit d'une valeur supérieure à 5.000 francs et les transactions relatives aux droits et objets mobiliers. »

Le paragraphe 3 fut critiqué par M. Congy. Il fit remarquer que la faculté de passer des marchés de gré à gré quelle qu'en fût l'importance était excessive. On lui répondit avec raison que cette industrie comportait

la conclusion de marchés très importants dans un temps très court.

Le directeur était nommé par le préfet. On avait demandé qu'il fût désigné par le conseil d'administration. On répondit que le préfet nommant tous les fonctionnaires de la ville de Paris, il n'y avait là qu'une application des règlements généraux. L'organisation administrative très spéciale de la ville de Paris justifiait l'importance du rôle joué ici par le préfet. Il est bien certain que le législateur futur, lorsqu'il élaborera une loi applicable à toutes les communes de France, devra laisser aux autorités locales plus de liberté dans le choix des administrateurs et du directeur, en soumettant seulement ce choix à des conditions de capacité et au besoin à l'épreuve d'un concours, et en donnant simplement au préfet un droit de contrôle.

Au point de vue financier, le service jouissait d'une certaine autonomie. Son budget n'avait pas la rigidité gênante du budget municipal. Les crédits supplémentaires non prévus à ce budget et destinés à couvrir des dépenses urgentes, quel qu'en fût le montant, étaient simplement approuvés par le préfet.

Cette procédure peut se justifier à Paris, mais en province elle mettrait l'entreprise, propriété municipale, entre les mains du préfet. En Italie l'agence demande dans ce cas l'approbation du conseil communal.

Enfin un fonds de réserve était constitué et la régie était soumise, au point de vue des litiges qui pouvaient

s'élever entre elle et ses clients, à la compétence des tribunaux ordinaires.

Telle est dans ses grandes lignes l'économie de ce projet, certainement moins parfait que la loi italienne.

Le Sénat l'a définitivement rejeté le 14 décembre 1905.

La concession prenant fin quinze jours après ce rejet, il fallait aviser au plus vite, afin d'éviter l'interruption du service.

La liquidation de la Compagnie avait donné lieu à des divergences sur l'estimation de l'actif et avait créé une situation embrouillée dont il fallait sortir à tous prix. D'après le cahier des charges, en effet, en fin de concession les canalisations et appareils établis sous la voie publique revenaient gratuitement à la ville (1), le reste de l'actif était partagé entre la ville et les actionnaires. Les experts nommés pour estimer la valeur de l'actif ne s'entendaient pas et leurs estimations variaient de 80 à 100 millions. De ces divergences résultaient des retards dans le partage et une indivision incompatible avec la marche du service.

Un traité fut signé entre la ville (2) et les liquidateurs qui résolvait toutes ces difficultés.

Les parties transigeaient sur la valeur de l'actif qui était fixée à 90 millions. « La ville se réservait de payer

(1) Soit 40 à 45 millions.

(2) Délibération du conseil municipal du 31 décembre 1905. Le traité a été signé le 12 janvier 1906.

45 millions au 1^{er} janvier 1907 et 45 millions au 31 décembre de la même année, en payant des intérêts de retard à raison de 3,60 0/0 l'an » (1). A partir du 1^{er} janvier 1906 jusqu'au 1^{er} janvier 1907, la ville et la liquidation restaient donc dans l'indivision.

Il s'agissait en outre d'assurer l'exploitation pendant cette période transitoire et jusqu'au moment où le régime définitif serait établi. A cet effet la gestion provisoire était confiée aux liquidateurs, à titre de régie intéressée.

Le prix du gaz était maintenu à 15 centimes le mètre cube pour l'éclairage public et à 20 centimes pour l'éclairage privé.

Sur ce prix de 20 centimes, un centime et demi était prélevé par la ville pour le service de l'emprunt de 100 millions destiné à couvrir les pertes occasionnées par l'abaissement du prix de 30 à 20 centimes.

La ville continuait à toucher pendant cette période les redevances antérieures, soit 200.000 francs pour l'occupation du sous-sol et 2 centimes par mètre cube à titre de droit d'octroi.

Enfin les bénéfices nets de l'exploitation étaient partagés par moitié entre les deux parties, sans toutefois que la part de la liquidation puisse dépasser 10 millions.

(1) Rapport de la commission sénatoriale. *J. off.*, Sénat, Débats, p. 593, 1906.

Le personnel était complètement assimilé au personnel municipal (1)

Le 17 avril, une loi était votée par le parlement (2) approuvant ce traité et autorisant « un emprunt de 105 millions, remboursables en 50 ans à partir de 1907, au moyen d'un prélèvement spécial sur les produits de l'exploitation du gaz de Paris » (3), emprunt destiné au rachat du solde de l'actif appartenant aux actionnaires et à la constitution d'un fonds de roulement.

Comme l'a fait très justement remarquer M. Morlot, rapporteur à la Chambre des députés (4), la convention réservait « d'une façon complète l'avenir en ce qui concerne le futur régime du gaz ». Et il ajoutait : « Le conseil municipal a donc sa pleine liberté d'action pour 1907. Il peut à son choix, soit traiter avec un nouveau concessionnaire, soit, comme vient de le proposer l'administration préfectorale, mettre en adjudication un système de régie intéressée, soit même établir la régie directe dans des conditions où les lois administratives permettent de recourir à ce système pour la gestion des services publics ».

C'est le projet préfectoral qui a été admis.

La ville, devenue par le versement des 90 millions

(1) Voir rapport de la commission sénatoriale, déjà cité.

(2) Au Sénat le 13 avril, à la Chambre le 17. Voir *J. off.*, Lois et décrets, 1906, p. 2666. Un nouveau projet de loi vient d'être déposé, prévoyant un emprunt complémentaire de 37 millions.

(3) Art. 3 de la loi.

(4) Rapport de la commission *J. off.*, Chambre des députés, *Annexes*, 1906, p. 394.

unique propriétaire de l'ensemble de l'entreprise, en a remis simplement la gestion (1) à la nouvelle société, pour une durée de 20 années. Elle lui garantit un intérêt de 4 à 5 0/0 pour son capital, qui s'élève à 30 millions, suivant les bénéfices que la ville en retirera. A part cet intérêt, tous les bénéfices de l'exploitation vont à la ville.

Le prix de vente est maintenu tel qu'il était auparavant, les frais accessoires toutefois (locations des compteurs et appareils, branchements, etc.) ont été réduits de 50 0/0 environ.

Le personnel (2) jouit de nouveaux avantages qui représentent au bas mot 5 millions de dépenses annuelles en plus.

Le rôle de la société consiste uniquement à produire et à distribuer le gaz. Elle assure en outre, mais aux frais de la ville, l'entretien des appareils d'éclairage public.

En choisissant le système de la régie intéressée, la ville a pris le parti le plus sage, elle s'est déchargée de toutes les questions techniques et s'est réservée des pouvoirs suffisants, pouvoirs qui lui manquaient autrefois, sur les questions de tarifs et de personnel.

A notre avis, la régie largement intéressée est la seule solution possible aujourd'hui et dans l'état actuel des lois et des mœurs.

(1) 20 juillet 1907.

(2) L'assimilation de ce personnel au personnel municipal n'est pas sans causer de graves ennuis à l'administration municipale

C'est un régime différent que d'ores et déjà la ville de Paris a choisi pour la distribution de l'énergie électrique. Dès le 9 avril 1907 la ville est devenue propriétaire des canalisations qui devaient lui revenir gratuitement à la fin des concessions des six secteurs, c'est-à-dire en 1908.

Elle a concédé la distribution complète avec monopole de l'éclairage public à un groupe financier qui doit se constituer en société au capital de 50 millions de francs, sous le nom de « Compagnie parisienne de distribution d'électricité », groupe qui résulte de l'union de la maison d'électricité Mildé et de la Société d'études fondée par le Creusot (1).

Cette Compagnie qui a reçu en location les canalisations et le matériel paiera un loyer de 10 0/0 sur la recette brute résultant de la fourniture aux particuliers, plus 20 francs par an et par kilomètre de câble en exploitation. Ce loyer ne pourra être inférieur à 3 millions, il augmentera parallèlement aux bénéfices (2).

Pour les tramways dans Paris (3), il est assez difficile de savoir à quelle solution s'arrêtera le conseil municipal ; la question est beaucoup plus complexe, les projets sont nombreux et cependant, malgré la proximité de l'échéance de la concession de la Compagnie générale des omnibus (1910), personne ne peut prévoir encore

(1) Décret du 8 septembre 1907.

(2) Cadoux, *La vie des grandes capitales*, p. 81.

(3) Mauras, *Les transports en commun dans Paris*, 1905.

quel sera le régime futur des moyens de transport dans Paris.

Il serait à souhaiter que le conseil municipal n'oublie pas deux choses : d'abord que l'exploitation de cette industrie est beaucoup plus difficile au point de vue technique que l'exploitation du gaz ou de l'électricité, ensuite qu'il ne doit pas considérer son réseau futur comme une source de revenus indéfiniment productrice, comme il l'a fait jusqu'ici pour les réseaux privés actuels, s'il veut lui permettre de rendre à la population parisienne les services qu'elle est en droit d'en attendre et de se développer facilement suivant les nécessités du moment. A ces conditions seulement, Paris pourra reprendre à ce point de vue le rang qu'elle mérite d'occuper et soutenir victorieusement le parallèle avec les grandes capitales européennes qui depuis longtemps l'ont devancée.

CHAPITRE IV

DUALITÉ DU CARACTÈRE DE LA COMMUNE ET DANGERS QUI EN RÉSULTERONT.

Lorsque la commune sera devenue un organisme économique, en admettant même que le législateur soit intervenu, qu'il ait bien séparé les organes de la commune-administration et ceux de la commune-industriel, les règles, les procédés, l'esprit de l'une et de l'autre auront trop de points de contact pour demeurer vraiment distincts.

Il n'est pas inutile d'examiner les conséquences de cette dualité communale pour éclairer la question que nous nous sommes posée.

L'exploitation des tramways nécessite le contact permanent de l'exploitant et du public. Les obligations de la vie moderne, la cherté des moyens de transport privés, le développement des villes, tout cela, nous l'avons vu, a fait progresser, d'une façon extraordinaire, le nombre de ceux qui empruntent les tramways. Dans certaines villes bien desservies, on n'hésite plus à les employer pour franchir des parcours de deux cents mètres (1). Le temps c'est de l'argent, le tramway qui

(1) Par exemple à Lyon, la Compagnie des omnibus et tramways transporte chaque jour un nombre de voyageurs presque égal au chiffre de la population.

fait gagner du temps satisfait ce besoin de rapidité qui est devenu l'un des plus impérieux de notre siècle.

Il en résulte que chaque jour plusieurs milliers de voyageurs ont l'occasion de remarquer les détails de l'exploitation. Tout ici se passe dans la rue, sans qu'on puisse rien dissimuler. Le public remarque, contrôle et aussi critique. C'est en effet la caractéristique de notre époque de vulgarisation scientifique, de posséder un grand nombre de gens qui se croient une compétence universelle. Tout citoyen a son idée sur les tarifs, la confection des horaires, la disposition des voitures. Il résout d'autant plus facilement les problèmes techniques qui s'y rattachent, qu'il en limite la solution à ses convenances personnelles.

L'exploitant privé possède aujourd'hui, vis-à-vis de ce public toujours mécontent, une indépendance dont il ne peut d'ailleurs abuser, soumis qu'il est à la surveillance du service du contrôle. Il joue le rôle de tampon entre l'autorité concédante et le public, lorsque ce dernier adresse à cette autorité des réclamations non fondées et manifeste des exigences excessives.

Mais cette Compagnie supprimée, la municipalité restera seule en face d'un public, qui se croira d'autant plus dans son droit, qu'il sera le véritable propriétaire de l'entreprise et qu'il s'adressera à ceux qu'il aura lui-même choisis. La politique envenimera les discussions, et les luttes intestines, qui déjà déchirent les villes, trouveront un nouvel aliment.

Dans ses rapports avec le public, la commune, déjà en dehors du droit commun à beaucoup de points de vue, aura une tendance à s'y placer de plus en plus et à se considérer non pas comme un industriel ordinaire, qui passe des contrats d'égal à égal, mais comme une autorité qui ordonne. C'est un phénomène connu depuis longtemps, que cette tendance de l'Etat et de la commune à faire de leurs industries des monopoles, à leur conférer des privilèges, à les soustraire aux obligations des entreprises privées.

N'est-il pas à craindre que les municipalités ne considèrent les clients des industries qu'elles exploiteront comme des « contribuables », contre lesquels elles feront valoir, le cas échéant, pour ne pas remplir tous leurs engagements, des motifs d'ordre public, d'intérêt supérieur, des « raisons d'Etat », devant lesquels ils devront s'incliner ?

Lorsque le maire de Grenoble, chef de l'exploitation municipale du gaz, prenait un arrêté rendant obligatoire l'éclairage des cours et des escaliers « à raison de deux becs par étage », lorsqu'un peu plus tard, le 7 janvier 1900, il en prenait un autre suspendant ce même éclairage parce que le gaz coûtait alors trop cher à fabriquer, il agissait comme maire, détenteur de l'autorité publique. Il oubliait que la compagnie privée, qui aurait émis de pareilles prétentions, se serait heurtée à la juste opposition des autorités municipales elles-mêmes.

A Beaune, pendant la crise charbonnière de 1900, un

arrêté du maire, du 5 janvier, déclare simplement que l'on n'a pas su s'y prendre à temps pour avoir du charbon et que la ville se voit obligée de restreindre son éclairage.

A Paris, la Compagnie des eaux, qui en réalité n'est que le régisseur de la ville, va plus loin. En 1896, elle ferme sans avis préalable « les robinets d'introduction des maisons dont les propriétaires étaient en désaccord avec elle, et cela sans autre forme de procès... Il en est advenu que de nombreux locataires, parfaitement innocents, n'ont pu ni boire, ni se laver (1) ».

Les agents des municipalités sont les premiers à reconnaître et à regretter cette tendance fâcheuse. M. Lauriol, dans son Rapport déjà cité sur le secteur d'électricité des Halles à Paris, se plaint (2) « qu'on ait adopté un tarif composé de deux parties, l'une proportionnelle à la consommation, l'autre à la puissance installée. Aussi pour empêcher les fraudes on doit constamment vérifier le nombre de lampes, et cela sans profit pour le secteur, ce qui transforme le consommateur en contribuable constamment vexé et dérangé ».

Ces mœurs que l'esprit français, si lent à se dégager de l'autoritarisme des siècles passés, explique parfaitement, ne disparaîtront qu'avec cet esprit. On s'en plaint même en Angleterre, le pays de la liberté par excel-

(1) *Journal des Economistes*. Discussion sur le socialisme municipal, 1897, t. 2, p. 407.

(2) Pages 26 et 34.

lence. « Il y a, dit lord Farrer, un danger réel pour la vraie liberté dans ce constant appel à l'intervention gouvernementale. Notre vie journalière commence à être obstruée d'inspections, de règlements, de prohibitions. La démocratie qui monte se promet beaucoup de cette intervention ; elle est passionnément bienveillante, passionnément amoureuse du pouvoir » (1).

Une autre tendance des municipalités sera de s'exonérer en cas de litiges ou d'accidents des responsabilités pécuniaires.

Nous avons vu que la gestion d'un service, aussi important que celui d'un grand réseau de tramways, entraîne des rapports constants avec le public, or qui dit rapports dit réclamations et litiges. En cas d'accidents envers les tiers, d'infractions aux règlements commises par les agents, des poursuites sont possibles. Or il est certain que d'une part, dans ses différends avec le public, la commune, suivant en cela l'exemple de l'Etat, fera l'impossible pour limiter sa responsabilité, le malheureux voyageur obtiendra difficilement justice. D'autre part le contrôle et la surveillance seront très affaiblis, le préfet ne pouvant user de rigueur contre des employés ou des régisseurs, qui se dissimuleront toujours derrière une municipalité irresponsable.

L'Etat, en matière postale, a limité sa responsabilité

(1) Cité par E. Levasseur, *Revue économique internationale*, janvier 1907, p. 113, et tiré de l'ouvrage intitulé : *The state in its relation to trade*.

pécuniaire, il confère à ses agents une paternelle immunité. Les Compagnies de tramways sont bien obligées d'accepter les responsabilités et de discuter d'égal à égal avec ceux qu'elles ont lésés. En toute justice la commune industrielle devrait en faire autant.

Il faut bien reconnaître, que tous les projets d'organisation économique de la commune la soumettent au droit commun, lorsqu'elle fait acte d'industriel. Les chemins de fer de l'Etat n'essayent pas d'y échapper, il serait à souhaiter qu'il en soit de même pour les autres services industriels de l'Etat.

La séparation entre la commune pouvoir politique et la commune industriel, entrepreneur de transports, difficile à organiser par une loi, se ferait encore plus malaisément dans l'esprit du public. Tirillée par mille sollicitations contraires, la commune n'aurait qu'un moyen de prouver son impartialité, ce serait d'établir un système égalitaire au point de vue des taxes, de la fréquence des départs, de la rapidité, du confort, sans tenir compte des différences entre les services rendus, différences provenant de causes très diverses : difficultés naturelles du trafic, longueur des parcours, intensité de la circulation, etc. Or il n'y a rien de plus anti-économique qu'un pareil système, qui, n'obéissant pas aux lois élémentaires de la science économique, forme le contrepied du bon sens commercial.

Dès lors, les tarifs prendront peu à peu aux yeux du public un caractère purement fiscal. Le prélèvement

de la taxe ne sera plus la rémunération d'un service rendu, mais la perception d'un impôt. Comme tous les impôts, ces taxes paraîtront vite excessives, d'où démarches et campagne pour leur abaissement progressif jusqu'à leur complète disparition. Comment la municipalité, qui aura poursuivi un but financier en exploitant ses tramways, conciliera-t-elle ce but avec les exigences de ses électeurs ? Il faudra bien finir par les satisfaire ces électeurs, toujours armés de leurs bulletins de vote, et sacrifier les profits tant cherchés.

Même dans le cas où les villes réduiraient les tarifs au prix de revient, l'effet serait désastreux. Dans les tarifs actuels, sont comprises les sommes nécessaires aux redevances souvent très élevées qui sont versées par les Compagnies dans la caisse de la ville et qui soulagent son budget. La ville, qui réduira les tarifs au prix de revient, sera contrainte de demander à l'impôt les ressources qu'elle supprimera ainsi ; et cet impôt qui atteignait autrefois toutes les classes de la société, puisqu'il frappait indistinctement tous les voyageurs, l'idéal actuel de nivellement démocratique poussera à le faire supporter uniquement par telle ou telle classe. Une entreprise d'Etat, a dit M. Rouvier, dans l'une des nombreuses discussions parlementaires sur le rachat des chemins de fer, devient facilement « une entreprise de bienfaisance ». On peut en dire autant des entreprises communales.

L'étranger nous fournit seul des exemples à l'appui

de nos prévisions, la France ne possédant pas encore de transports urbains municipaux.

En Angleterre le *The Light Railway and Tramway Journal* (1), le plus important organe des tramways anglais, se plaint amèrement des abaissements successifs des tarifs. Or nous verrons postérieurement, que dans ce pays ce sont les municipalités qui ont exagéré le mouvement. Aux avant-dernières élections du conseil du Comté de Londres le programme des « progressistes » comportait le transport gratuit des ouvriers pour se rendre au travail et en revenir. Nous verrons ce qu'ont pensé les contribuables londoniens de ces procédés d'exploitation.

En Allemagne, les municipalités ont beaucoup souffert de ces abaissements intempestifs de tarifs. Mais avec un courage, dont il faut les louer, la plupart d'entre elles n'ont pas hésité, dès qu'elles se sont aperçues de leur erreur, à les relever malgré l'opinion publique.

M. Vellguth, secrétaire de l'Union des tramways allemands, dans un rapport présenté à la IX^e assemblée générale de l'Union tenue à Dresde le 27 août 1903, rapport sur les « *Nouveaux tarifs des tramways allemands* », constate que les réseaux qui ont eu à subir l'expérience des tarifs trop bas, sont presque toujours des réseaux municipaux. « En effet, dit-il, les municipalités, grâce à leur activité sociale et à leur position, ne pouvaient être soupçonnées de faire de leurs exploi-

(1) 2 août 1907.

tations des entreprises mercantiles. C'est à elles qu'appartient incontestablement le mérite d'avoir victorieusement démontré, même au dehors, l'insuffisance des anciens tarifs, que sauf quelques-unes qui les avaient reçus tels quels de leurs prédécesseurs, elles avaient pour la plupart créés de toutes pièces au moment du rachat et dans l'intention d'accomplir leurs devoirs sociaux » (1). M. Vellguth a ménagé les susceptibilités des représentants des tramways municipaux adhérents à l'Union et présents au Congrès, lorsqu'il a parlé de « l'accomplissement des devoirs sociaux » des municipalités allemandes. Le premier devoir de l'élu n'est-il pas d'obéir à l'électeur ?

M. Vellguth nous fournit quelques exemples :

A Munich (2), tant que la ville a conservé les anciens tarifs, c'est-à-dire pendant toute la durée de la transformation électrique du réseau, les résultats ont été satisfaisants, ils « se sont transformés en déficit après application illimitée du prix unique de 10 pfennigs (0,125) avec correspondance à volonté sans surtaxe » (3)

(1) Comité central de l'Union des tramways de France. Circulaire n° 380, 15 novembre 1904, qui reproduit le rapport de M. Vellguth et la discussion qui a suivi.

(2) C'est en 1907 seulement que la propriété des tramways de cette ville a passé aux mains de la municipalité, mais en 1897 intervenait un traité entre la ville et la Compagnie, traité aux termes duquel la ville prenait en main l'exploitation et l'électrification du réseau, elle garantissait à la Compagnie un revenu annuel équivalent à celui de l'exercice 1896-1897 et la Compagnie continuait à assurer le service pour la ville.

(3) Rapport Vellguth, p. 11.

La municipalité qui voulait cependant « obvier au déficit chronique dont souffre l'entreprise des tramways... rompre avec le prix unique et établir à sa place un autre mode de taxation capable de produire l'augmentation des recettes dont on a un si pressant besoin » (1), n'a pas pu aller contre l'opinion publique hostile à ce relèvement et s'est contentée de demi-mesures qui n'ont fait qu'aggraver la situation.

A Düsseldorf, même abaissement désastreux. « La ville touchait chaque année une somme de 112.500 fr. représentant le prix du fermage, tandis que d'autre part les gains de la compagnie fermière atteignaient un chiffre relativement élevé. Le 1^{er} juillet 1900, achèvement de l'électrification et mise en régie municipale. En même temps, pour des raisons d'ordre politique et sous la pression de l'opinion, on applique le prix unique de 10 pfennigs (0,125), donnant droit à plusieurs correspondances sans supplément de prix, le tout en vue de procurer des moyens de transport peu coûteux aux ouvriers demeurant en dehors de la ville » (2). Résultat : le premier exercice de la régie, qui va de juillet 1900 au 31 mars 1901, fait 168.816 fr. 96 de déficit (135.853 marcs 57). Dans le rapport de la municipalité, on lit ces lignes particulièrement édifiantes : « A l'inverse des tramways de toutes les autres villes, qu'ils soient exploités par des entreprises privées ou en régie

(1) Rapport de la commission municipale.

(2) Rapport Vellguth, p. 15.

municipale, nos tramways n'acquittent aucun droit de voirie au Trésor municipal, pour occupation du domaine public et n'ont aucun fonds de réserve à alimenter. Bien plus, ils perçoivent eux-mêmes toutes les redevances dues par les sociétés étrangères, exploitant d'autres tramways dans notre ville. Bien que depuis dix ans la caisse des tramways bénéficie de ces diverses subventions, le bilan au 31 mars 1901 se soldait par un déficit de 169.816 fr. 96 » (1). Les tarifs ont été relevés le 1^{er} août 1901. Ce relèvement a été insuffisant, puisque deux arrêtés des 19 décembre 1903 et 2 janvier 1904 les ont relevés à nouveau (2), comme nous le verrons ultérieurement.

A Cologne, où la ville a conservé depuis le 1^{er} janvier 1899, date de la mise en régie, les tarifs anciens de 15 pfennigs (0,187.5) pour les parcours entiers, avec des sections de 2 kilom. 5 en moyenne à 10 pfennigs (0,125), les résultats sont à peu près satisfaisants.

A Francfort-sur-Mein aussi, où les tarifs sont demeurés plus élevés qu'à Munich et Düsseldorf, les résultats sont bons.

A Königsberg, la municipalité en prenant en main l'exploitation (année 1899), a abaissé les tarifs à 10 pfennigs (0,125). Les effets furent désastreux : chaque année des subventions extraordinaires étaient nécessaires pour

(1) Rapport Vellguth, p. 16.

(2) Voir dans le *Zeitschrift für Kleinbahnen* d'avril 1904, une note très détaillée relative à ces arrêtés.

équilibrer le budget (97.500 fr. en 1902). En 1901 la ville releva ses tarifs (9 septembre). Dans son rapport du 12 janvier 1903 sur l'exercice 1902, la municipalité reconnaît les fâcheux effets des abaissements antérieurs et l'insuffisance du relèvement en vigueur. Un nouveau tarif est appliqué depuis le 1^{er} avril 1903 (1).

À Berlin, le prix unique de 10 pfennigs n'a pas permis encore au réseau municipal de rémunérer son capital.

À Barmen, à Elberfeld, à Nuremberg, Oberhausen, Witten, etc., etc., les mêmes abaissements ont produit les mêmes déficits.

Tous ces exemples sont éloquents, ils nous permettent de prévoir ce qui se passerait en France, où les municipalités auraient probablement moins de courage que les municipalités allemandes et reviendraient plus difficilement à des tarifs moins avantageux pour le public, mais vraiment commerciaux.

Pour avoir envisagé toutes les insuffisances techniques de la commune, il nous reste à étudier les effets de la dualité communale sur le recrutement des employés et leurs rapports avec le public et avec leurs chefs.

La question du personnel est peut-être la plus délicate de toutes celles que fait naître l'exploitation des tramways.

• Cette industrie demande pour les agents supérieurs de grandes qualités techniques, il faut des spécialistes

(1) Rapport Vellguth, p. 27.

ayant une longue expérience, une situation stable, indépendante et bien rétribuée. Si l'on veut posséder des hommes d'une valeur suffisante, capables d'un travail soutenu, décidés à accepter toutes les responsabilités, il faut les payer largement.

Pour les agents inférieurs, si l'on met à part les ouvriers dits « spécialistes », forgerons, menuisiers, peintres, monteurs, électriciens, les qualités techniques passent à l'arrière-plan. D'un homme d'une intelligence ordinaire, on peut faire un excellent watman en quinze jours, un receveur en quarante-huit heures. Aussi ces emplois, étant généralement bien payés, sont-ils brigués par cette catégorie si considérable d'hommes, qui n'ont aucune spécialité, ou qui, en ayant une, n'y ont pas réussi et sont devenus des déclassés.

Les compagnies cherchent avant tout des agents de rapports faciles avec le public, ayant du sang-froid et une honnêteté absolue.

Examinons si la commune peut obtenir aussi facilement qu'une compagnie un personnel remplissant les qualités indispensables à la bonne marche de l'entreprise.

Il n'est pas téméraire d'affirmer qu'en cette matière la compagnie a plus de liberté que la commune. Elle n'a pas comme les conseillers municipaux à préparer sa réélection, elle n'a pas à concilier le choix éclairé des employés supérieurs et le recrutement du personnel avec les nécessités de la situation de futur candidat.

Dans un pays de suffrage universel comme le nôtre, les partis au pouvoir, quelle que soit leur nuance politique, sont tentés de payer les services électoraux avec des places dans les administrations publiques (1). Les hommes politiques abusent de la recommandation. Il ne se passe pas de jour où, dans telle ou telle grande administration de tramways, les directeurs ne soient sollicités par quelque élu municipal, départemental ou parlementaire. Il est déjà difficile de résister aujourd'hui à ces sollicitations ; s'il n'y avait plus ce frein qu'est la direction privée, qu'advierait-il ? Dans un meeting tenu à Ganchester, le conseiller Meadowcroft racontait que « lui-même recevait chaque jour des sollicitations de gens sans travail qui lui demandaient de leur trouver des places dans les services municipaux en récompense de leur vote aux élections » (2).

Dans une conférence faite à l'office municipal du travail de Lyon, M. Augagneur, alors maire de cette ville, s'insurgeait contre cette accusation de favoritisme. « Quant au favoritisme, disait-il, il est beaucoup moins à craindre lorsque c'est la commune qui administre directement que lorsque c'est un particulier.... Il n'est pas possible qu'il y ait ombre de faveurs, sans que les

(1) Voir résolution votée le 16 mars 1907 par le conseil municipal de Paris, relative à l'assimilation du personnel électricien de la ville au personnel municipal, *Bulletin municipal officiel de la ville de Paris*, 4 avril 1907, p. 1939.

(2) Rapporté par lord Avebury, *op. cit.*, p. 13.

adversaires de la municipalité et surtout la presse, toujours si zélée, ne s'empressent de protester contre ces prétendues faveurs. L'administration se fait au grand jour, elle est par suite incapable de partialité » (1).

En fait, les actes de favoritisme sont aussi fréquents aujourd'hui qu'autrefois. Lorsque M. Augagneur nous dit que « la presse, toujours si zélée », ne manquerait pas de protester, il a parfaitement raison. Il ne se passe pas de jour, où elle ne signale du haut en bas de l'échelle gouvernementale et administrative quelque passe-droit, quelque choix dans lequel la faveur a remplacé le mérite.

Les communes, comme toutes les administrations publiques, multiplient outre mesure le nombre de leurs employés. Chacun d'eux n'a qu'une petite tâche à remplir, il s'y cantonne avec soin, renforçant ainsi la classe déjà trop nombreuse des honnêtes médiocrités. M. Thomas, membre du County Council de Londres disait à Lord Avebury qu'il n'avait jamais pu « assister à une sous-commission, sans y trouver plus de fonctionnaires que de membres présents. »

M. Achard, dans une étude très favorable aux monopoles municipaux (2), a bien mis en relief les effets des tendances démocratiques actuelles, dont la municipalisation n'est que l'un des aspects. « Une des manifesta-

(1) Voir *Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale*, 1904, p. 101.

(2) Achard, *Une distribution municipale de force motrice*, dans la *Revue d'Economie politique*, 1890, p. 501.

tions les plus caractéristiques de cette dernière tendance consiste à multiplier les fonctions publiques et à exiger très peu de travail de ceux qui les occupent, afin de les distribuer à ceux dont les politiciens attendent ou veulent récompenser les services politiques. Tant qu'elle n'aura pas été définitivement surmontée par le progrès de l'esprit public, toutes les extensions de la compétence municipale à des services d'un caractère industriel risqueront beaucoup de développer ces funestes conséquences. » C'est un municipaliste convaincu qui parle et à propos du service municipal d'eau d'une ville suisse, c'est-à-dire d'un pays dont la probité et le désintéressement politiques sont cités en exemple.

Trop nombreux, astreints à peu de travail, les employés des administrations publiques manquent d'activité et de zèle. Il est regrettable de constater qu'en France, l'employé modèle, celui qui a l'estime de ses chefs n'est pas le plus intelligent et le plus travailleur, mais bien celui qui obéit strictement au règlement, celui qui « n'a pas d'histoires » et qui ne cause ainsi aucun ennui à ses supérieurs.

La grande cause du manque de zèle de ces employés et du peu de travail qu'ils fournissent, réside surtout dans le défaut d'intérêt personnel, de bénéfice immédiat. L'intérêt restera, quoi qu'on fasse, le grand moteur de l'activité humaine et la grosse erreur des socialistes est de vouloir lui en substituer un autre. Il est infiniment restreint le nombre de ceux qui se prodiguent avec la

certitude de ne retirer aucun profit de leur labeur. Si, dans l'industrie privée, l'ouvrier n'a pas toujours un intérêt personnel immédiat à la bonne marche de l'affaire et une participation aux bénéfices, ce qui est évidemment regrettable, du moins, l'œil du maître, c'est-à-dire de l'intéressé, est là pour veiller à ce que chacun travaille bien, à ce que l'outillage soit ménagé, la matière première épargnée. Dans les administrations de l'Etat ou de la commune, ce ne sont pas les directeurs qui sont intéressés, mais les contribuables, et les contribuables n'ont aucune action sur les fonctionnaires et employés, aucun pouvoir de contrôle sérieux.

A Paris pour éviter le gaspillage du gaz dans les établissements municipaux, une note de la direction des travaux de la ville ordonnait en 1894 de « poser des compteurs dans tous les logements de fonctionnaires, agents, préposés logés dans les établissements municipaux et d'imposer à chacun d'eux, suivant des catégories déterminées, un maximum de consommation » (1).

En Amérique le manque de scrupules des agents municipaux est devenu légendaire. M. Godkin (2) prétend que les vrais ennemis, avec lesquels les villes d'Amérique aient à compter pour la réussite de leurs

(1) Rapporté par M. Yves Guyot, *Annuaire de la Société d'Economie politique de Lyon*, 1895-1896, p. 382.

(2) *Problems of municipal government*, dans *Annals of the American Academy of political and social sciences*, mai 1894.

entreprises, sont leurs propres employés élus, mis à la tête des affaires par une minorité sans scrupules. Pour lui, tous les employés de New-York par exemple sont remarquables par leur ignorance et leur peu de valeur morale.

Une autre cause, qui doit influencer sur la capacité du haut personnel en particulier, c'est son instabilité probable. A chaque renouvellement du conseil municipal, ne verra-t-on pas surgir un nouveau comité directeur, arrivant au pouvoir avec des idées diamétralement opposées à celles du précédent ? Comment concilier ces changements avec l'esprit de suite, l'expérience nécessaire en cette matière. Les administrateurs, les directeurs des compagnies privées conservent leurs fonctions pendant de longues années ; ils acquièrent ainsi cette pratique indispensable à une bonne exploitation et qui sera toujours inconnue aux agents éphémères.

C'est un lieu commun que de signaler la raideur et l'absence de courtoisie des préposés aux administrations publiques. En France celui qui de près ou de loin touche à « l'administration », se considère comme placé au-dessus du commun des mortels. Il manque de complaisance, souvent même de politesse. Les agents supérieurs, plus instruits, plus aptes à mieux comprendre leur véritable situation, ne sont pas toujours capables de réprimer les écarts de leurs subordonnés. L'administration des téléphones et celle des douanes, pour ne parler que de celles-là, en ont fourni de retentissants exemples.

Les rapports des agents avec le public se modifieraient facilement si le public voulait agir, déjà de grands progrès ont été accomplis. Mais des rapports qui ne s'amélioreront pas, bien au contraire, ce sont ceux des agents avec leurs chefs, dans notre hypothèse avec la municipalité.

Lorsqu'on voit la façon dont actuellement, les municipalités, désireuses de se ménager des voix parmi les employés de tramways, s'ingèrent dans leurs rapports avec leurs employeurs, il faut bien convenir que, même avec une organisation économique de la commune bien distincte de l'organisation politique, cet abus ne fera que croître. Le directeur municipal aura vis-à-vis de ses agents les mains liées par la commune elle-même. Les employés feront la loi à leur chef par l'intermédiaire des conseillers municipaux.

Les syndicats tiendront en échec l'administration, comme le fameux syndicat des égouttiers de Paris qui donnait des ordres au corps des ingénieurs de la ville et qui se faisait parfaitement obéir, comme le syndicat des ouvriers des manufactures de tabac, qui en 1896 interdisait à M. Doumer, alors ministre des finances, l'adoption d'une nouvelle machine à cigarettes présentant des avantages techniques incontestés (1).

L'association municipale des employés de Londres qui compte plus de deux mille adhérents, déclarait en

(1) Julien Boistel et René Foignet, *Notions d'économie politique*, p. 53.

1904 à la veille des élections municipales : « Quant à ce qui concerne les élections municipales, ceux qui ne s'engagent pas à adopter définitivement les principes développés plus haut (il s'agissait de toute une réglementation du travail), ne peuvent compter sur nos voix... » et elle ajoutait : « Il y a environ soixante-dix mille employés, à et autour de Londres. Quelle armée ! » (1).

A Manchester, sur cent vingt mille électeurs il y a dix-huit mille employés municipaux.

Aussi en Angleterre fut-il question de « priver le fonctionnaires municipaux de leur droit de suffrage aux élections locales ». En 1900, bien avant l'enquête sur la municipalisation ordonnée par le Parlement, des hommes considérables de Liverpool et de Birmingham demandèrent à ce que cette proposition fût examinée sérieusement. C'est qu'en Angleterre sur quatorze millions de salariés, il y en a deux millions de municipaux. A Londres en particulier, ce n'étaient plus, suivant une expression de lord Avebury, « les ouvriers qui étaient les employés du conseil, mais le conseil qui était l'employé des ouvriers ». Il aurait pu ajouter l'employé intéressé. En février 1904, deux semaines avant les élections, ce conseil de Londres n'hésitait pas à publier un mémoire, dans lequel il énumérait toutes les augmen-

(1) *Socialisme municipal*, p. 51, d'après le *East Ham Echo* du 21 septembre 1905.

tations de traitement votées par lui en faveur de cette catégorie d'électeurs dans la période 1899-1904 (1).

Aujourd'hui la commune, telle qu'elle est organisée, paraît donc incapable de construire et d'exploiter mieux qu'une compagnie privée un réseau de tramways. Munie d'un organisme purement administratif, dirigée par des hommes politiques, elle ne pourrait fournir qu'une direction technique insuffisante, des règles financières incompatibles avec une gestion commerciale, et se trouverait placée au point de vue contentieux dans une situation trop favorable qui nuirait à ses intérêts commerciaux. Même dotée d'une organisation vraiment économique, à l'exemple de l'Italie, il serait à craindre qu'une confusion entre la commune administrative et la commune industrielle ne subsiste dans l'esprit du public et dans celui des autorités locales, et que cette confusion ne rende difficile l'exploitation d'entreprises, où les rapports avec le public et le recrutement du personnel tiennent une si grande place.

(1) E. Levasseur, *La vie économique*, dans la *Revue économique internationale*, janvier 1907, p. 117.

TROISIÈME PARTIE

LA MUNICIPALISATION DES TRAMWAYS AU POINT DE VUE FINANCIER

CHAPITRE PREMIER

LES COMMUNES FRANÇAISES ONT-ELLES UN INTÉRÊT FINANCIER A CONSTRUIRE ET A EXPLOITER ELLES-MÊMES LEURS TRAMWAYS ?

Les municipalistes poursuivent un double résultat : l'augmentation des ressources communales et la gestion, dans l'intérêt unique de la collectivité, d'industries que leur nature et leur but font la chose de tous et qui ne peuvent en toute équité rester le patrimoine exclusif de quelques-uns. Résultat financier et résultat social, socialistes et interventionnistes sont d'accord sur ce point.

Mais les premiers subordonnent le résultat financier au résultat social, en se conformant aux idées directrices de leurs systèmes humanitaires. Les seconds, qui n'ont pas comme but suprême le renversement de

l'état social actuel, mais seulement son amélioration graduelle par les pouvoirs publics à l'aide des moyens dont ces pouvoirs disposent, demandent avant tout à l'entreprise municipale de produire des bénéfices qui serviront à parer aux déficits possibles du budget municipal, à dégrever les petits contribuables et à améliorer toutes les œuvres sociales dont la commune supporte les charges.

Pour les interventionnistes donc, qui forment la partie la plus nombreuse et aussi la plus sérieuse de l'armée municipaliste, la logique leur commande de ne pas municipaliser les entreprises de tramways, si leur établissement et leur gestion directs ne maintiennent pas ou n'augmentent pas les bénéfices réalisés actuellement par les compagnies, et qui vont d'une part à la ville sous la forme d'impôts, taxes et avantages divers, et d'autre part aux actionnaires et obligataires sous la forme de dividendes et intérêts.

Pour les impôts et taxes, s'ils diminuent ou disparaissent avec la municipalisation, ce qui est probable, comme ils sont acquittés sur les produits de l'exploitation, les sommes qu'ils représentent maintenant viendront simplement grossir les bénéfices obtenus par la ville et en fin de compte il n'y aura rien de changé.

Mais pour la rémunération du capital, la question n'est pas aussi simple. Il faut examiner attentivement les effets de la municipalisation sur le montant du

capital de premier établissement et sur le taux de sa rémunération.

L'établissement d'un réseau de tramways exigeant des sommes d'argent considérables, les concessionnaires constitueront habituellement une société anonyme, dont le capital sera divisé en un certain nombre d'actions, qui trouveront facilement acquéreurs à cause de leur prix peu élevé. Chaque porteur sera pour sa part propriétaire de l'affaire et aura droit à une rémunération ou dividende variable suivant les résultats. En outre, dans le cas où ce capital serait insuffisant, la société, au lieu d'émettre de nouvelles actions, empruntera sous la forme d'obligations les sommes nécessaires, les obligataires, simples créanciers, n'ayant droit qu'à l'intérêt de leur argent.

La commune qui entreprendra les travaux pour son compte en les confiant à ses propres agents ou à des entrepreneurs et qui acquerra directement son matériel, devra, afin de trouver les fonds nécessaires, soit contracter des emprunts, soit, pour éviter les formalités exigées dans ce cas par la loi, effectuer le règlement des dépenses engagées au moyen d'annuités portant intérêt et prélevées sur les recettes ordinaires de son budget. Ce second moyen, que nous ne citons que pour mémoire, semble sans intérêt pratique, car il suppose des excédents de recettes que l'on ne rencontre que rarement aujourd'hui dans les budgets municipaux (1).

(1) Voir dans Cadoux (*La vie des grandes capitales*), p. 190, le sys-

En fait c'est avec l'emprunt que sera constitué le capital de premier établissement (1).

La ville pourra effectuer les travaux en régie, ou les mettre en adjudication et les confier à un entrepreneur privé. Cette dernière façon de procéder sera préférable au point de vue financier. « C'est un fait d'expérience, dit M. Colson en parlant de l'Etat, et ses paroles s'appliquent aussi bien à la commune, qu'en faisant appel au concours des particuliers et en mettant en jeu leur intérêt privé, au lieu de faire agir son personnel administratif, l'Etat obtient souvent les mêmes résultats à moindres frais ; tous les ingénieurs savent, qu'à moins de circonstances particulières, les mêmes travaux coûtent moins cher s'ils sont exécutés à l'entreprise, qu'en régie (2). »

Ce n'est pas l'avis du County Council de Londres qui déclarait en 1898 : « Ce qui a amené le conseil à prendre en mains ses travaux a été, non pas une vague théo-

tème ingénieux préconisé par M. André Lefèvre au conseil municipal de Paris. Au lieu d'emprunter pour l'exécution des travaux nouveaux, il propose d'aménager les budgets futurs de telle sorte qu'au fur et à mesure de la disparition des charges que les anciens emprunts obligent à inscrire pour les annuités du service de la dette, tout ou partie des annuités devenues disponibles soit affecté à ces travaux.

(1) Les frais d'infrastructure du Métropolitain de Paris ont été couverts par deux emprunts, 4 avril 1898 165 millions et 26 juin 1903 170 millions. La ville sollicite actuellement un nouvel emprunt de 110 millions pour le parachèvement du réseau.

(2) Colson, *Cours d'économie politique*, t. I, p. 219.

rie socialiste, mais uniquement le fait qu'il était dupé par les entrepreneurs (1). »

En France l'exécution en régie est commode et satisfaisante pour certains travaux de peu d'importance, elle devient onéreuse pour les grands travaux. Donc le capital incorporé dans l'entreprise par la commune sera au moins aussi élevé que celui qu'y aurait consacré une société.

Pour la rémunération de ce capital, les villes semblent dans une meilleure situation que les exploitants privés. Aujourd'hui les actionnaires et les obligataires touchent des intérêts et des dividendes, qui à première vue paraissent beaucoup plus élevés que les intérêts servis aux porteurs de dettes municipales. Cela ne fait aucun doute pour les municipalistes. « Les capitalistes actionnaires, disent-ils avec L. Bertrand et de Winck (2), ne se contentent point de 2 ou 3 0/0 d'intérêt que paient les administrateurs publics à ceux qui leur prêtent des capitaux. Il leur faut un dividende deux ou trois fois plus élevé. La différence sera pour le public, pour les contribuables et ce sera autant de pris sur le parasitisme. »

Ces deux auteurs affirment simplement un fait qui mérite, comme nous allons le voir, d'être démontré.

(1) *The truth about the Works department of the London County Council*, London, 1898, p. 7.

(2) Louis Bertrand et de Winck, *Le socialisme communal en Belgique* dans la *Revue municipale* du 17 novembre 1900.

Ils mettent cette différence sur le compte du « parasitisme », sans s'apercevoir que dans les deux cas le « parasitisme » existe. Si une compagnie doit servir par exemple un intérêt de 5 0/0 à ses créanciers, c'est parce que les capitalistes exigent cette rémunération en considération des risques et des aléas de l'entreprise ; si une ville trouve à emprunter pour ses opérations industrielles au même taux, ordinairement 3,5 0/0, que pour ses besoins administratifs, cela ne veut pas dire que la ville ait sur la compagnie l'avantage de maîtriser la « rapacité » des capitalistes, ou que les risques soient moindres pour elle ; c'est uniquement parce que ces risques sont en fait supportés par un grand nombre de contribuables. L'intérêt des dettes municipales est une « dette obligatoire » des communes. Les prêteurs, toujours sûrs d'être payés, se contentent de 3,5 0/0, car toute la ville se trouve derrière la municipalité exploitante (1).

Si cette différence existe réellement, la rémunération du capital devant se faire avec les recettes de l'exploitation, la commune inscrira comme une augmentation de ses recettes la différence entre les dividendes et intérêts versés aujourd'hui aux actionnaires et obligataires des Compagnies, et les intérêts qu'elle, commune, accorde aux porteurs de ses emprunts.

(1) Les emprunts municipaux anglais, présentant des garanties de « trustees », sont introduits sur le marché bien au-dessous du pair et restent cotés en Bourse habituellement plus bas que les autres.

Toute la question est donc de savoir si vraiment il y a une différence entre la rémunération actuelle du capital et la rémunération des emprunts municipaux qui serviraient à le constituer, ou si, généralisant quelques cas de dividendes très élevés, on ne se fait pas illusion sur l'importance de ce dividende dans les entreprises de tramways.

Pour trouver le taux moyen pour cent de la rémunération du capital-actions des Compagnies de tramways urbains, nous avons recherché à combien s'élevaient, pour le plus grand nombre d'entre elles, les dividendes des exercices 1905 et 1906, ceux de l'exercice 1907 n'étant pas tous connus au moment où nous dressons ce tableau. Nous avons eu soin de ne choisir que des entreprises ayant un caractère réellement urbain, c'est-à-dire desservant la ville et sa banlieue immédiate. Nous avons laissé dans l'ombre les réseaux qui ne font que pénétrer dans les villes sans y étendre des ramifications destinées à faire communiquer leurs différents quartiers les uns avec les autres. Ces réseaux d'ailleurs sont ordinairement concédés par le département et ont un intérêt plus départemental que communal.

DÉSIGNATION du RÉSEAU DE TRAMWAYS	ANNÉE 1905					
	Capitalac- tions	Valeur nominale de l'action	Nombre d'actions	Dividende par action	Sommes distribuées	Dividen- de en 0/0 du capital
Amiens.	4.000.000	500	8.000	25.00	200.000	5.0 0/0
Angers.	4.250.000	500	8.500	16.00	136.000	3.2 0/0
Armentières	1.000.000	100	10.000	»	»	»
Avignon	2.750.000	500	5.500	4.50	24.750	0.9 0/0
Belfort.	470.000	500	940	25.00	23.500	5.0 0/0
Besançon.	2.000.000	500	4.000	»	»	»
Béziers.	2.250.000	500	4.500	»	»	»
Bordeaux.	25.000.000	250	100.000	12.50	1.250.000	5.0 0/0
Boulogne-sur-Mer	2.800.000	100	28.000	4.20	117.600	4.2 0/0
Bourges	1.500.000	100	15.000	2.25	33.750	2.25 0/0
Brest.	3.000.000	500	6.000	15.00	90.000	3.0 0/0
Caen.	2.250.000	75	30.000	»	»	»
Cannes.	2.650.000	100	26.500	5.25	139.125	5.25 0/0
Cette.	1.200.000	500	2.400	»	»	»
Châlons-sur-Marne	740.000	100	7.400	»	»	»
Cherbourg	1.150.000	100	11.500	3.00	34.500	3.0 0/0
Clermont.	1.750.000	500	3.500	22.00	77.000	4.4 0/0
Croix Pâquet.	2.300.000	500	4.600	30.00	138.000	6.0 0/0
Dijon	1.500.000	500	3.000	11.00	33.000	2.2 0/0
Douai	1.600.000	500	3.200	9.00	28.000	1.8 0/0
Elbeuf.	2.250.000	75	30.000	»	»	»
Epinal	6.000.000	500	12.000	»	»	»
Est Parisien	33.600.000	100	336.000	»	»	»
Fontainebleau	600.000	100	6.000	5.50	33.000	5.5 0/0
Compagnie générale pa- risienne de tramways.	8.000.000	500	16.000	10.00	160.000	2.0 0/0
Grenoble.	3.000.000	500	6.000	16.00	96.000	3.2 0/0
Lille, Roubaix, Tour- coing.	5.000.000	500	10.000	37.25	372.500	7.45 0/0
Limoges	2.400.000	500	4.800	25.00	120.000	5.0 0/0
Lorient	2.000.000	100	20.000	»	»	»
Montpellier.	4.000.000	500	8.000	»	»	»
Nantes.	2.000.000	500	4.000	30.00	120.000	6.0 0/0
Nice et le littoral.	15.000.000	500	30.000	10.00	300.000	2.0 0/0
Nîmes	3.000.000	500	6.000	15.00	90.000	3.0 0/0
Omnibus et tramways de Lyon.	12.000.000	500	24.000	45.00	1.080.000	9.0 0/0

ANNÉE 1906						OBSERVATIONS
Capital ac- tions	Valeur no- minale de l'action	Nombre d'actions	Dividende par action	Sommes distribuées	Dividen- de en 0/0 du capital	
4.000.000	500	8.000	26.00	212.000	5.3 0/0	Pas d'obligations. Id.
4.100.000	500	8.200	16.50	135.300	3.3 0/0	
1.000.000	100	10.000	»	»	»	
2.750.000	500	5.500	6.00	33.000	1.2 0/0	
470.000	500	940	25.00	23.500	5.0 0/0	
2.000.000	500	4.000	»	»	»	Obligations de 500 francs à 4 0/0.
1.700.000	200	8.500	»	»	»	
25.000.000	250	100.000	12.50	1.250.000	5.0 0/0	Remboursables à 300 fr.
2.800.000	100	28.000	»	»	»	Pas d'obligations.
1.500.000	100	15.000	3.00	45.000	3.0 0/0	
3.000.000	500	6.000	15.00	90.000	3.0 0/0	Actions libérées des 3/4. Pas d'obligations.
2.250.000	75	30.000	1.50	45.000	2.0 0/0	
2.650.000	100	26.500	5.00	132.500	5.0 0/0	Pas d'obligations. Id.
1.200.000	500	2.400	»	»	»	
740.000	100	7.400	1.00	7.400	1.0 0/0	Id. Obligations 500 francs à 4 0/0.
1.150.000	100	11.500	3.00	34.500	3.0 0/0	
1.750.000	500	3.500	25.00	87.500	5.0 0/0	Id. Pas d'obligations
2.300.000	500	4.600	25.00	115.000	5.0 0/0	
1.500.000	500	3.000	11.00	33.000	2.2 0/0	Obligations 500 francs, à 4 0/0 émises à 4,50.
1.600.000	500	3.200	9.00	28.000	1.8 0/0	Obligations 500 francs à 4 0/0 émises à 4,85.
3.000.000	100	30.000	»	»	»	Actions libérées des 3/4 Pas d'obligations.
6.000.000	500	12.000	»	»	»	A 264.000 actions seule- ment.
33.600.000	100	336.000	3.50	1.176.000	3.5 0/0	
600.000	100	6.000	5.50	33.000	5.5 0/0	Obligations 4 0/0 rem- boursables à 500 fr.
8.000.000	500	16.000	10.00	160.000	2.0 0/0	Obligations 500 francs à 4 0/0 émises à 4,55.
3.000.000	500	6.000	19.00	114.000	3.8 0/0	
5.000.000	500	10.000	35.00	210.000	7.0 0/0	Obligations 500 francs à 4 0/0 émises à 4,60.
2.400.000	500	4.800	16.25	66.000	3.25 0/0	
2.000.000	100	20.000	27.00	129.600	5.2 0/0	Résultat de 1904. Obligations 500 francs à 4 0/0.
4.283.000	500	8.566	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	Obligations 500 francs à 4 0/0 émises à 287 fr. 50 et obligations 3 1/2 0/0 300 émises à 285.
15.000.000	500	30.000	10.00	300.000	2.0 0/0	
3.000.000	500	6.000	12.00	72.000	2.4 0/0	Obligations 4 0/0, 300 émises à 287 fr. 50 et obligations 3 1/2 0/0 300 émises à 285.
16.000.000	500	32.000	47.50	1.520.000	9.5 0/0	

DÉSIGNATION du RÉSEAU DE TRAMWAYS	ANNÉE 1905					
	Capitalac- tions	Valeur nominale de l'action	Nombre d'actions	Dividende par action	Sommes distribuées	Dividen- de en 0/0 du capital
Omnibus Paris.	17.000.000	500	34.000	»	»	»
Ouest électrique (Rennes et le Mans)	4.800.000	500	9.600	12.00	115.200	2.4 0/0
Ouest Parisien	8.000.000	500	16.000	»	»	»
Paris et départ. de la Seine.	14.692.500	500	29.385	25.00	734.625	5.0 0/0
Pau	1.000.000	100	10.000	»	»	»
Poitiers	1.000.000	100	10.000	3.00	30.000	3.0 0/0
Reims	3.800.000	100	38.000	4.00	152.000	4.0 0/0
Rive gauche Paris . . .	12.000.000	100	120.000	»	»	»
Roanne.	1.000.000	500	2.000	15.00	30.000	3.0 0/0
Rouen, 1 ^{er} réseau. . . .	12.500.000	500	25.000	30.00	750.000	6.0 0/0
Rouen, 2 ^e réseau. . . .	4.250.000	»	5	»	»	»
St-Etienne Urbains. . .	1.500.000	500	3.000	»	»	»
St-Quentin	1.100.000	100	11.000	»	»	»
Tours	4.500.000	100	45.000	»	»	»
Troyes.	1.850.000	100	18.500	1.75	32.375	1.75 0/0
Versailles	2.200.000	500	4.400	15.00	66.000	3.0 0/0
Angoulême et Perpignan	4.000.000	500	8.000	10.00	80.000	2.0 0/0
Générale Française de tramways Le Havre, Marseille, Toulon, Nancy et Orléans. . .	50.000.000	500	100.000	27.50	2.750.000	5.5 0/0
Totaux.	307.202.500	—	—	—	9.436.725	3.07 0/0

ANNÉE 1906						OBSERVATIONS
Capital ac- tions	Valeur no- minale de l'action	Nombre d'actions	Dividende par action	Sommes distribuées	Dividen- de en 0/0 du capital	
17.000.000	500	34.000	»	»	»	
4.700.000	500	9.400	12.00	112.800	2,4 0/0	
8.000.000	500	16.000	»	»	»	
14.692.600	500	29.385	25.00	734.626	5.0 0/0	
1.000.000	100	10.000	1.50	15.000	1.5 0/0	
1.000.000	100	10.000	3.00	30.000	3.0 0/0	
»	»	»	»	»	»	Résultat de 1905 seule- ment.
12.000.000	100	120.000	»	»	»	
1.000.000	500	2.000	17.50	35.000	3,5 0/0	Obligations 500 francs à 4,5 0/0 émises à 485 fr.
12.500.000	500	25.000	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	
1.500.000	500	3.000	»	»	»	Obligations 500 francs à 4,5 0/0 émises à 478 fr.
1.100.000	100	11.000	»	»	»	
4.500.000	100	45.000	»	»	»	
1.850.000	100	18.500	1.75	32.375	1.75 0/0	
2.400.000	500	4.800	25.00	120.000	5.0 0/0	
4.000.000	500	8.000	10.00	80.000	2.0 0/0	
50.000.000	500	100.000	30.00	3.000.000	6.0 0/0	
302.585.500	—	—	—	10.212.101	3,37 0/0	

La rémunération du capital actions a donc atteint une moyenne de 3,07 0/0 pour l'année 1905 et de 3,37 pour l'année 1906, chiffres bien moins élevés qu'on ne pourrait le supposer au premier abord.

La rémunération du capital obligations est en général plus élevée. Les indications placées à la colonne observations du précédent tableau nous montrent que, d'une part peu d'entreprises relativement ont recours à ce mode d'emprunt, et que d'autre part le taux normal (amortissement non compris) de rémunération est d'un peu plus de 3,50 0/0 pour les grands réseaux et de 4 0/0 pour les petits, les émissions étant généralement faites au-dessous du pair.

A combien s'élève maintenant la rémunération des emprunts municipaux ? Le tableau suivant va nous l'indiquer. A côté du taux nominal d'intérêt, nous avons fait figurer le taux effectif de revient en tenant compte du prix d'émission ; nous ne nous occuperons pas du taux d'amortissement, qui dépend du taux nominal d'intérêt et la durée de l'amortissement, parce qu'en fait les villes, pour les emprunts affectés à des services industriels, devront amortir de la même façon que les Compagnies.

EMPRUNTS	Pair de l'obligation	Prix de l'émission	Durée de l'amortissement	Taux de l'intérêt nominal	Taux de l'intérêt effectif	Cours actuel de l'obligation avril 1908	Durée de l'amortissement restant à courir	Taux actuel de revient de l'emprunt	OBSERVATIONS
	francs.	francs	années	0/0	0/0	francs.	années	0/0	
Amiens, 1871 à lots. . .	100	80	50	4	6,50	113	13	4,30	
Bordeaux, 1881	500	500	40	4	4	505	13	3,85	
» 1891	500	480	31	3,50	3,83	496	23	3,60	
Niort, 1894.	500	498,75	50	3,60	3,62	485	36	3,82	
Roubaix, 1893.	500	482,50	28	3,60	3,90	486	14	4,05	
Troyes, 1894.	500	477,50	50	3,60	3,64	490	35	3,75	
Armentières, 1886 . . .	500	480	40	3,50	4,17	500	18	3,90	Impôts à la charge de la ville
Beauvais, 1895.	500	492,50	37	3,50	3,61	485	26	3,77	
Besançon, 1893.	500	490	40	3,50	3,63	478	25	3,92	
Cognac, 1896.	500	500	40	3,50	3,50	485	28	3,76	
Grasse, 1895.	500	498,50	38	3,50	3,53	480	25	3,88	
Périgueux, 1893.	500	491,50	50	3,50	3,60	479	35	3,81	
St-Nazaire, 1894. . . .	500	495	30	3,50	3,58	480	16	4,05	
Vienne (Isère), 1893. . .	500	492,50	35	3,50	3,61	485	21	3,83	
Blois, 1896.	500	497,50	25	3,40	3,45	478	13	4,15	
Castres, 1897.	500	500	30	3,40	3,40	480	19	3,87	
Roubaix-Tourcoing, 1893	500	479	36	3,40	3,70	475	23	3,92	
Lyon, 1880 à lots. . . .	100	98,50	34	3	3,58	103,50	5	3,30	
Marseille, 1877 à lots. .	400	352,50	40	3	4,22	405	9	4,10	
— 1890.	500	480	56	3,50	3,71	480	38	3,78	
Nîmes, 1897.	500	500	30	3	3,38	478	25	3,78	Impôts à la charge de la ville.
Paris, 1871 à lots	400	277	75	3	5,25	404	38	3,41	
» 1892 »	400	340	80	2,50	3,55	371	65	3,27	
» 1898 »	500	435,44	75	2	3	418	65	3,25	
» 1899 »	500	410	80	2	3,15	402	70	3,25	
» 1904 »	500	440	75	2,50	3,50	434	71	3,60	
» 1905 »	400	380	35	2,75	3,75	392	32	3,46	

Le taux de revient des emprunts municipaux oscille entre 4 et 3,50 0/0, ce qui nous permet de tirer de la comparaison de nos deux tableaux la conclusion suivante. Les Compagnies, dans leur ensemble rémunèrent moins leur capital-actions, mais davantage leur capital-obligations que les villes leurs emprunts.

En lui-même l'argument si impressionnant des bénéfices résultant de la différence de rémunération du capital, n'est donc pas fondé pour la partie de beaucoup la plus importante du capital de premier établissement, la partie représentée par des actions.

Pour le capital-obligations, les villes ont un avantage certain, cela est indiscutable, bien qu'ici la différence de rémunération soit assez minime.

Les économies que réaliseraient ainsi les villes n'existeront que dans le cas où elles établiront elles-mêmes leurs entreprises.

Il faut bien remarquer qu'aujourd'hui, la plupart des réseaux étant construits, la municipalisation se fera le plus souvent par le rachat des entreprises privées, comme cela s'est produit en Allemagne. Or les dispositions du décret du 6 août 1881, approuvant le cahier des charges type des concessions, règlent de telle manière les indemnités à verser au concessionnaire racheté, que pratiquement les villes se trouveront dans l'obligation de continuer après le rachat à rémunérer le capital comme le rémunérerait auparavant la société privée.

Deux hypothèses sont prévues par l'article 19 du décret du 6 août 1881.

1° Si le rachat a lieu après quinze années d'exploitation, le prix de ce rachat est établi « en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué et en y comprenant les annuités, qui auront été payées à titre de subventions ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire, pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison ».

Cette annuité de rachat sera divisée entre les anciens actionnaires.

Par elle-même la municipalisation ne fera donc réaliser à la ville aucune économie sur la rémunération du capital.

Si, l'entreprise se développant, les bénéfices de l'exploitation augmentent, la ville se trouvera dans une situation plus avantageuse que l'exploitant privé, car elle ne sera pas obligée d'élever proportionnellement les dividendes, le taux de l'annuité étant fixé une fois pour toutes. Mais cet avantage a sa contre-partie. Si, au lieu de progresser, l'exploitation périclité, la ville n'en sera pas moins tenue de continuer à verser par exemple

4 ou 5 0/0 aux anciens actionnaires, alors même que les bénéfices ne représenteraient plus que 1 ou 2 0/0 du capital.

De plus, la ville, étant obligée d'acquérir à part les objets mobiliers afférents à l'entreprise, matériel roulant, outillage des ateliers, etc., devra emprunter pour faire face à cette acquisition, ce qui augmentera d'autant le capital incorporé et la somme à prélever chaque année sur les bénéfices pour rémunérer le capital total.

2° Dans le cas où le rachat aurait lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, l'article 19 du cahier des charges type renvoie au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. A défaut d'accord préalable entre le pouvoir concédant et le concessionnaire, ce paragraphe institue une commission, fonctionnant dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845, sur le rachat des actions de jouissance des canaux, commission qui fixera l'indemnité.

Cette commission sera conduite à prendre comme bases de l'indemnité les résultats déjà obtenus par l'exploitation. Elle devra tenir compte dans une certaine mesure des résultats à venir, une entreprise, qui a moins de quinze années d'existence, n'ayant pas encore produit en général ce qu'on peut attendre d'elle. En ne fixant aucune base précise au calcul de l'indemnité, le législateur a voulu laisser toute latitude à la commission dans l'appréciation de ces résultats, sur lesquels les actionnaires étaient en droit de compter et qui ont pu

les déterminer à aider de leurs deniers les débuts difficiles de l'exploitation. Dans certains cas, l'annuité de rachat sera donc plus élevée que la moyenne annuelle des bénéfices réalisés par la compagnie privée.

Les villes qui construisent leurs tramways, peuvent donc trouver des prêteurs moins exigeants que les obligataires des sociétés privées, et par suite réaliser sur la rémunération du capital des économies, qui sont inconnues aux entrepreneurs privés.

Cependant, étant donnés les aléas d'une exploitation qui, dans l'état actuel de l'organisation municipale et des mœurs publiques, ne sera pas conduite d'une façon vraiment commerciale, il est à craindre qu'au point de vue financier, la municipalisation des tramways ne présente pas pour les villes tous les avantages qui aux yeux des interventionnistes justifient cette municipalisation.

CHAPITRE II

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE LA MUNICIPALISATION DES TRAMWAYS A L'ÉTRANGER.

A l'appui de tous leurs arguments en faveur de l'extension du domaine industriel communal, les municipalistes invoquent les résultats de la municipalisation à l'étranger et plus spécialement en Angleterre. « Les villes françaises, disent-ils, seraient-elles incapables de suivre les villes anglaises dans la voie du progrès économique ? Alors qu'en France la moindre tentative de régie municipale soulève des discussions passionnées et des hostilités invincibles, en Angleterre, les conseils communaux se lancent de plus en plus dans la voie de l'organisation des services publics par les municipalités et par les groupes d'administrations publiques » (1).

Ce raisonnement a été justement critiqué ; plusieurs publicistes ont montré quel danger il y avait à comparer les administrations locales de deux peuples aussi différents par leur histoire et leur mentalité que les peuples anglais et français. « La race anglo-saxonne, écrit M. Lucien Petit (2), est trop différente de la latine, son

(1) Stehelin, *Essai sur le socialisme municipal*, p. 237.

(2) *L'extension du domaine industriel des communes* dans la *Revue politique et parlementaire*, année 1906, p. 44.

genre, ses mœurs sont trop l'opposé des nôtres, pour qu'il nous soit possible de prendre sans précautions modèle sur les Anglais. Ce qui leur réussit, copié servilement, échouerait chez nous, parce qu'on ne peut importer avec les institutions, les coutumes ambiantes sans lesquelles elles ne pourraient vivre et se développer. L'organisation administrative et l'esprit public diffèrent trop dans les deux pays pour que, de la prospérité des entreprises commerciales des communes anglaises, on puisse conclure à la réussite de tentatives analogues que nos villes pourraient faire. » Nous n'insisterons pas davantage, l'insuffisance de l'argument municipaliste apparaît trop clairement pour qu'il soit utile de nous y arrêter plus longuement (1).

Aux municipalistes qui invoquent les résultats à l'étranger, nous reprocherons cependant de ne fournir habituellement que quelques rares exemples et de conclure trop facilement de trois ou quatre succès à une réussite générale.

Ils citent les résultats des tramways de Glasgow, de Manchester et de Birmingham, mais rarement les autres et cependant en Grande-Bretagne 195 réseaux appartiennent à des autorités locales.

(1) Voir G. Louis-Jaray, *Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale*, 1903, p. 132 ; Bourdeau, *Socialistes et Sociologues*, p. 81 ; Leroy-Beaulieu, *L'administration locale en France et en Angleterre* et *Le socialisme municipal* dans *L'Économiste français*, 18 octobre 1902 ; Arminjon, *L'administration locale en Angleterre*. Thèse Paris, 1895.

Afin de donner plus d'exactitude aux conclusions que nous tirerons de l'examen des résultats financiers à l'étranger, nous ferons entrer dans cet examen sinon toutes les exploitations, ce qui pour certains pays serait très difficile, mais du moins le plus grand nombre possible.

Nous étudierons successivement les tramways municipaux de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie. Ces pays ne sont pas les seuls à en posséder, mais nous les avons choisis de préférence à d'autres pour les deux raisons suivantes. D'abord parce qu'en général la municipalisation y est plus développée qu'ailleurs, ensuite parce qu'au point de vue de l'organisation administrative locale et de l'esprit public, ils présentent des variétés, qui sont de nature à donner à cette étude une plus grande portée.

La Grande-Bretagne.

La Grande-Bretagne, pays classique de la municipalisation, nous fournit les exemples les plus nombreux et les plus importants de réseaux de transports urbains exploités par des autorités locales.

Le manque d'uniformité qui existe dans les divisions administratives primaires anglaises et la variété des autorités qui gouvernent les centres urbains nous obligent à parler ici, non pas des municipalités, mais des autorités locales, « local authorities », termes plus géné-

raux, employés d'ailleurs officiellement dans ce pays.

Ces autorités locales ont avec nos conseils municipaux des différences qu'il est utile de signaler. Ce ne sont pas des assemblées politiques. Les élus, choisis pour leurs capacités, administrent les affaires communales comme leurs affaires privées. Ils se réunissent en petits comités (1), délibèrent en nombre restreint, cinq à sept au plus, et prennent en général des décisions définitives en séance privée, c'est-à-dire en dehors de toutes les influences plus ou moins électorales qui pèsent sur les votes publics. Ils se font aider par des hommes compétents (2), non soumis à l'élection, dont la situation est stable, et qu'ils rétribuent largement. Chaque entreprise municipale a aussi son comité directeur, dont la gestion est vérifiée chaque année par deux auditeurs, élus dans la commune en dehors du conseil et qui déposent un rapport dont tous les contribuables peuvent prendre connaissance. Les comptes sont publiés et affichés ; les administrateurs sont personnellement responsables. En un mot l'entreprise est gérée comme une entreprise industrielle ordinaire.

A part les causes générales qui ont poussé les villes anglaises à municipaliser leurs tramways comme elles avaient municipalisé leur éclairage et leur distribution d'eau (dangers de monopole, besoin d'argent), il en est

(1) Il y en a 16 à Manchester, 24 à Glasgow, 18 à Birmingham, 15 à Leeds.

(2) Les *aldermen*.

une autre, plus spéciale aux tramways : l'état précaire dans lequel se trouvait, vers 1890, la majorité de ces entreprises, état qui n'était que la conséquence de l'une des dispositions du « Tramways Act » de 1870. Un des articles de cette loi permettait aux municipalités de racheter à la fin de la concession l'entreprise, « à condition de payer la valeur actuelle du tramway..... sans avoir à tenir compte des profits présents ou passés de l'entreprise et sans que l'obligation de vendre, ou quelque autre considération que ce soit, puisse donner lieu à dommages-intérêts ». Et les concessions étaient au maximum de vingt et un ans (1). Les compagnies, pressées d'amortir leur capital, ne songeaient pas à améliorer et à étendre leur exploitation en suivant les progrès de l'industrie, elles réduisaient leurs services jusqu'à les rendre insuffisants et provoquaient les plaintes du public mal servi. Sollicités par leurs administrés qui en désespoir de cause s'étaient adressés au pouvoir, poussés par le désir d'augmenter leurs revenus, les conseils locaux crurent voir dans le rachat une excellente opération au point de vue social comme au point de vue financier.

Au 31 mars 1906, l'Angleterre, le Pays de Galles, l'Irlande et l'Ecosse réunis possédaient 195 « Street and road tramways and light Railways », appartenant

(1) Une loi de 1896 est venue fixer à 42 ans au maximum la durée des concessions et porter le taux du rachat à la valeur marchande du réseau.

aux autorités locales (1). Sur ce nombre 174 seulement étaient ouverts à la circulation, 21 en effet se trouvant encore en voie de construction, tous en Angleterre.

Ce total de 195 semble très élevé, si on le compare à celui des réseaux appartenant à des compagnies privées et qui n'est que de 140, dont 104 en exploitation ; mais il faut remarquer que les 195 réseaux construits par des autorités locales ne sont pas tous exploités par l'autorité qui en est propriétaire. Un grand nombre de conseils locaux, craignant les aléas d'une exploitation, ou ne se sentant pas capables de la bien diriger, l'ont confiée, soit au conseil d'une grande cité voisine, déjà propriétaire de son réseau et l'exploitant, soit à une compagnie privée, moyennant des loyers ou redevances calculés de façons très diverses suivant les cas.

Quelques-uns même n'ont pas hésité à scinder leur réseau, à en confier une partie à la cité voisine ou à une compagnie. tout en se réservant l'autre partie plus facile à exploiter ou placée dans des conditions topographiques plus favorables.

(1) Les chiffres donnés sur les tramways anglais sont puisés en majeure partie dans le rapport officiel fourni chaque année au Parlement anglais. Nous avons consulté celui qui a été déposé le 1^{er} août 1906 sur le bureau de la Chambre des communes. Il porte le titre suivant « Return of street and Road Tramways and Light Railways authorised by act or order, showing the Amount of capital authorised, Paid up, and Expended : the Leng of Line Authorised and the Length open for Public Traffic, down to the 31st day of december 1905 in respect of Companies ; and the 31st day of March 1906 of local authorities..... » (in continuation of Parliamentary Paper n° 322 of session 1905).

Nous donnons ci-après, sous une forme synthétique et par régions, les différentes formules d'exploitation adoptées, avec le nombre des réseaux pour chacune d'elles :

I. — *Angleterre et Pays de Galles.*

72 réseaux exploités directement par l'autorité locale propriétaire.

32 réseaux exploités par une autre autorité locale conjointement avec son propre réseau.

29 réseaux exploités entièrement par une compagnie privée.

5 réseaux exploités en parties par l'autorité locale propriétaire et par une compagnie privée.

2 réseaux exploités en parties par l'autorité locale propriétaire et par une autre autorité locale.

Total : 161 réseaux, dont 106 entièrement municipalisés.

II. — *Ecosse.*

8 réseaux exploités directement par l'autorité locale propriétaire.

1 réseau exploité entièrement par une autre autorité locale.

3 réseaux exploités par une compagnie privée.

Total : 12 réseaux dont 10 entièrement municipalisés.

III. — *Irlande.*

1 réseau exploité directement par l'autorité propriétaire, qui est la « Belfast Corporation ».

Sur les 174 réseaux appartenant à des pouvoirs locaux et ouverts à la circulation, 117 seulement sont donc vraiment construits et gérés par ces autorités.

Si on ajoute aux 104 réseaux construits et exploités par des compagnies privées les 57 construits par des autorités locales, mais dont l'exploitation est laissée à l'industrie privée, on constate qu'en définitive, sur les 278 réseaux de tramways de la Grande-Bretagne, ouverts à la circulation au 31 mars 1906, 161 étaient en fait entre les mains de l'industrie privée. A cette date, 45 bourgs ou comtés de l'Angleterre et du pays de Galles sur 64.380 districts urbains et tous les centres irlandais distribuaient eux-mêmes leurs eaux et y avaient consacré 67.998.457 £ (1). En 1905, 265 « local authorities » fabriquaient leur gaz (2) et 244 leur électricité. Ce qui prouve bien ce que nous disions dans notre in-

(1) Voici d'après le *Municipal Year Book* de 1906, le nombre et le capital respectif des entreprises publiques et privées de distribution d'eau.

	Nombre d'entreprises de distribution d'eau	Capital consacré	
		Municipales	Privées
Angleterre et Pays de Galles	788	£ 56.255.336	£ 40.316.400
Ecosse	188	8.749.615	339.300
Irlande	69	2.993.506	»
Totaux	1.045	67.998.457	40.655.700

Toutes les entreprises irlandaises sont en déficit depuis 1900. Le service de Liverpool depuis 1904. De même à Manchester et Birmingham. Il faut remarquer qu'en général les villes cherchent avant tout à exploiter ce service dans l'intérêt de la santé et de l'hygiène publiques, et n'hésitent pas à faire dans ce but les sacrifices pécuniaires nécessaires.

(2) Rapport du Board of Trade, 1905.

roduction, à savoir que le service des transports était le plus lent à se municipaliser.

Depuis sept ans cependant, cette municipalisation s'est développée assez rapidement en Grande-Bretagne. Si l'on compare le développement des entreprises municipales et celui des entreprises privées depuis 1900, on constate qu'au point de vue du nombre des réseaux la progression a été de 58 0/0 pour les premières contre 23 0/0 pour les secondes. Au point de vue de la longueur des voies, la progression est encore plus accentuée en faveur des réseaux municipaux : 60 0/0 contre 18 0/0.

	Total de la longueur exploitée en kilom.	Nombre des réseaux
Tramways appartenant aux pouvoirs locaux :		
1900.	941	70
1902.	1.425	118
1906.	2.375	174
Tramways appartenant à des compagnies privées :		
1900.	953	107
1902.	963	115
1906.	1.160	140

Aujourd'hui il semble qu'un ralentissement se manifeste. Les réseaux en construction en 1906 se répartissaient ainsi :

12 municipaux, tous en Angleterre ;

36 privés, dont 31 en Angleterre, 2 en Ecosse et 3 en Irlande.

L'Irlande surtout paraît opposée au mouvement, sur 16 réseaux elle n'en possède qu'un municipal.

Quels résultats ont donnés en Grande-Bretagne la construction et l'exploitation directes ? Les villes ont-elles fait mieux que l'industrie privée, au point de vue du coût de premier établissement, du rendement brut et du rendement net de l'exploitation, de la rémunération du capital et des profits versés à la caisse municipale pour les dépenses d'ordre général ?

Ce côté financier de la question est très certainement le plus important, la municipalisation des tramways étant avant tout une opération financière.

Dans le tableau suivant nous donnons parallèlement : le coût de premier établissement moyen par kilomètre des entreprises privées et municipales, en faisant entrer dans ce coût tout ce que les rapports officiels désignent sous le nom de « capital expended », c'est-à-dire les sommes effectivement dépensées pour la voie, l'équipement électrique, les dépenses de voirie nécessitées par la construction de la voie, les frais d'achat du matériel roulant ainsi que les dépenses légales et parlementaires qui frappent l'obtention des concessions :

**Coût d'établissement moyen par kilomètre
construit et exploité.**

Réseaux privés

Réseaux municipaux

I. — Angleterre et Pays de Galles.

Nombre de milles		
exploités, . . .	537 m. 43 ch.	1,276 m. 33 ch.
en kilomètres. .	865 kil.	2,046 kil. 4
Coût total :		
en livres. . . .	16,280,408 liv. st.	29,925,976 liv. st.
en francs . . .	410,591,889 fr. 76	775,733,114 fr. 72
Coût du kilomètre.	474,672 fr.	379,146 fr.

II. — Ecosse.

Nombre de milles		
exploités, . . .	58 m. 27 ch.	165 m. 56 ch.
en kilomètres. .	93 kil. 7	266 kil. 6
Coût total :		
en livres. . . .	1,407,238 liv. st.	5,545,988 liv. st.
en francs . . .	35,490,542 fr. 36	139,869,817 fr. 36
Coût du kilomètre.	381,618 fr.	525,600 fr.

III. — Irlande.

Nombre de milles		
exploités, . . .	125 m. 60 ch.	39 m. 11 ch.
en kilomètres. .	202 kil. 2	62 kil. 9
Coût total :		
en livres. . . .	26,551,611 liv. st.	1,077,163 liv. st.
en francs . . .	66,873,629 fr.	27,166,050 fr.
Coût du kilomètre.	331,057 fr.	438,162 fr.
Au total coût moyen par kilomètre. . .	395,782 fr.	447,636 fr.

Les villes construisent donc plus cher que les compagnies bien que souvent, comme nous le verrons dans la suite, elles portent une partie ou la totalité des dépenses de voirie nécessitées par l'établissement des voies, au compte des embellissements et de l'entretien des rues et places de la ville.

Examinons maintenant les rendements bruts et nets pour cent du capital dépensé, le montant des dépenses d'exploitation et enfin la rémunération du capital, son amortissement et la dotation des fonds de dépréciation et renouvellement. Puis nous les comparerons avec ceux des entreprises privées.

Afin de rendre cet examen plus intéressant et plus complet, afin de permettre au lecteur d'apprécier les résultats de chaque réseau en particulier, nous avons dressé, d'après le rapport officiel pour l'année 1905-1906, le tableau suivant, dans lequel nous insérons seulement, ce qui est logique, les entreprises construites et exploitées par les villes elles-mêmes, laissant dans l'ombre celles qui, construites ou rachetées par des municipalités, sont exploitées par des compagnies privées :

Autorités*A. — Angleterre*

NOM DE L'AUTORITÉ LOCALE propriétaire. Comté, bourg, district ou corporation	LONGUEUR des lignes ouvertes au public (en milles)	TOTAL du capital dépensé (en liv. st.)	PRODUIT BRUT de l'entre- prise	TOTAL des dépen- ses de l'ex- ploitation	PRODUIT NET de l'ex- ploitation
Ashton under Lyne Cor- poration.	5,23	104.614	12.928	10.286	2.642
Ex : Hurst Urban district Council.	1,28	12.776			
Barking Urban district Council.	1,34	63.625	2.622	3.439	Déficit: (817)
Bexley Urban district Council.	5,22	93.604	11.001	7.305	3.696
Birkenhead Corporation. .	13,43	352.266	54.596	32.911	21.685
Blackburn Corporation. .	14,10	320.564	51.629	31.110	20.519
Bolton Corporation. . .	26,33	462.780	101.541	55.958	45.583
Bournemouth Corpora- tion.	16,4	391.494	74.287	44.030	30.257
Ex : Poole Corporation. .	3,58	100.000			
Bradford Corporation. .	53,10	903.305	228.978	158.699	70.279
Ex : Shipley district Council.	4,68	61.619			
Brigton Corporation. . .	9,36	276.000	51.620	36.324	15.296
Burnley Corporation and district.					
Ex : Burnley Corpora- tion.	8,5	215.391			
Brierfield Urban district Council.	0,65	12.615	57.992	40.786	17.206
Nelson Corporation. . .	0,61	11.129			
Padiham Urban district Council.	0,58	3.193			
Reedley Hallows Parih Council.	0,32	1.700			
Burton-upon-Trent Cor- poration.	5,39	99.680	16.111	11.315	4.796
Burg Corporation. . . .	11,20	220.751	39.969	20.400	19.569
Ex : Radcliffe Urban dis- trict Council.	5,80	37.194			
Cardiff Corporation. . .	18,26	749.300	113.903	68.222	45.681
Chester Corporation. . .	2,40	65.575	9.625	6.036	3.589
Chesterfield Corporation.	3,49	72.892	10.868	5.529	5.339
Colchester Corporation. .	5,39	65.372	10.588	7.717	2.871
Darlington Corporation. .	4,70	75.266	10.595	7.409	3.186

locales.*et pays de Galles.*

EMPLOI DU PRODUIT NET

Intérêts et dividendes payés au capital	Paiement des dettes et de l'amortissement du capital	Autres charges Loyer payé pour les lignes dont on a obtenu l'exploitation	Réserves pour le fonds de renouvellement et dépréciation	Sommes versées à la caisse municipale pour soulager les impôts	Autres matières y compris la balance
2,642	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
3,438	558	—	—	—	—
11,350	9,237	—	898	—	200
8,521	11,998	—	—	—	—
12,760	12,816	538	15,411	4,058	—
10,378	10,157	3,268	—	—	6,454
26,311	28,158	4,173	11,637	—	—
8,655	5,026	—	1,615	—	—
—	11,344	2,057	3,805	—	—
2,761	1,764	—	271	—	—
7,304	3,322	26	2,848	500	5,569
23,321	18,119	830	—	—	3,411
2,200	1,229	—	160	—	—
2,473	1,381	—	—	—	1,485
2,335	536	—	—	—	—
2,319	867	—	—	—	—

NOM DE L'AUTORITÉ LOCALE propriétaire. Comté, bourg, district ou corporation	LONGUEUR des lignes ouvertes au public (en milles)	TOTAL du capital dépensé (en liv. st.)	PRODUIT BRUT de l'entre- prise	TOTAL des dépen- ses de l'ex- ploitation	PRODUIT NET de l'ex- ploitation
Darwen Corporation . . .	4,29	79.599	13.521	8.417	5.104
Derby Corporation . . .	8,66	168.417	38.914	24.816	14.098
Doncaster Corporation . .	11,35	84.637	11.586	9.907	1.679
Dover Corporation . . .	4,23	60.766	11.804	10.291	1.513
East Ham Corporation . .	6,66	163.049	44.080	27.089	16.992
Ex : Barking Urban dis- trict Council	0,52	Capital déjà indiqué.			
Erith Urban district Council	4,57	74.074	6.163	5.113	1.050
Exeter Corporation . . .	4,18	72.928	14.261	7.861	6.400
Farnworth Urban dis- trict Council	2,54	58.386	7.611	5.512	2.099
Ex : Kearsley Urban dis- trict Council	1,78	23.689			
Gloucester corporation et County Council . . .	9,10	143.431	15.467	12.458	3.009
Great Yarmouth Corpo- ration	7,71	98.359	18.329	12.400	5.229
Halifax Corporation . . .	37,6	388.784	80.926	57.808	23.118
Heywood Corporation . .	4,27	55.955	2.693	1.848	845
Huddersfield Corporation	25,1	414.250	74.495	39.837	34.658
Ex : Linthwaite Urban district Council	3,1	20.436			
Hull Corporation	13,48	19.673	115.832	72.215	43.617
Ilford Urban district Council	6,49	142.278	25.971	16.216	9.755
Ex : Barking Urban dis- trict Council	0,25	Capital déjà indiqué, sup.)			
Ilkeston Corporation . . .	3,75	46.328	6.380	6.341	39
Ipswich Corporation . . .	10,41	163.893	22.135	16.608	5.527
Keighley Corporation . .	3,35	44.576	7.659	5.320	2.339
Lancaster Corporation . .	3 75	39.306	5.449	5.804	Déficit : (355)
Leeds Corporation . . .	54,19	1.308.468	312.166	156.398	155.768
Leicester Corporation . .	19,72	673.178	109.540	63.850	45.690
Leyton Urban district Council	4,73	87.146	4.923	5.453	Déficit : (530)
Lincoln Corporation . . .	1,67	39.250	3.185	2.651	534
Liverpool Corporation . .	59,35	1.898.813	557.055	375.520	181.535
Ex : Bootle Corporation .	4,10	95.044			
Lowestoft Corporation . .	4,6	102.315	10.709	7.950	2.759
Maidstone Corporation . .	1,72	27.010	6.454	4.459	1.995

EMPLOI DU PRODUIT NET

Intérêts et dividendes payés au capital	Paiement des dettes et de l'amortissement du capital	Autres charges Loyer payé pour les lignes dont on a obtenu l'exploitation	Réserves pour le fonds de renouvellement et dépréciation	Sommes versées à la caisse municipale pour soulager les impôts	Autres matières y compris la balance
2.318	2.001	—	785	—	—
5.446	2.174	—	—	—	6.478
1.679	—	—	—	—	—
1.513	—	—	—	—	—
5.883	4.861	1.606	1.192	3.450	—
1.050	—	—	—	—	—
2.620	1.486	—	1.000	500	792
1.876	223	—	—	—	—
—	—	3.009	—	—	—
2.902	1.559	—	800	400	268
11.885	8.033	—	3.200	—	—
845	—	—	—	—	—
12.694	9.788	1.206	10.970	—	—
12.203	9.205	—	9.680	10.000	2.529
4.751	3.716	238	683	—	367
39	—	—	—	—	—
4.214	1.313	—	—	—	—
1.352	987	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
34.875	36.921	—	29.179	51.500	3.293
20.973	10.664	—	14.053	—	—
—	—	—	—	—	—
197	337	—	—	—	—
44.421	55.297	5.858	50.639	25.320	—
2.527	232	—	—	—	—
598	922	—	—	—	475

NOM DE L'AUTORITÉ LOCALE propriétaire. Comté, bourg, district ou corporation	LONGUEUR des lignes ouvertes au public (en milles)	TOTAL du capital dépensé (en liv. st.).	PRODUIT BRUT de l'entre- prise	TOTAL des dépen- ses de l'ex- ploitation	PRODUIT NET de l'ex- ploitation
Manchester Corporation.	62,70	1.675.812			
Ex : Audenshaw Urban district Council. . . .	1,53	20.991			
Denton Urban district Council.	3,24	10.446			
Droylsden Urban district Council.	1,7	30			
Failsworth Urban dis- trict Council.	1,50	26.527			
Gorton Urban district Council.	1,25	18.926	663.707	433.561	230.146
Heaton Norris urban district Council. . . .	0,77	13.500			
Levenshulme Urban dis- trict Council.	1,00	14.341			
Middleton Corporation .	2,38	30.881			
Stockport Corporation .	1,26	capital indi- qué plus bas.			
Stretford Urban district Council	4,72	110.293			
Matlock Urban district Council	0,40	264	1.341	1.174	167
Nelson Corporation light railway.	2,59	34.092	6.963	5.648	1.315
Newcastle-upon-Tyne Corporation	26,73	1.156.678	201.893	105.934	95.959
Newport (Mon.) Corpo- ration	11,46	196.838	34.777	21.184	13.593
Northampton Corpora- tion	5,38	127.374	22.543	11.638	10.905
Nottingham Corporation	16,10	560.240	129.748	77.530	52.218
Oldham Corporation . .	17,13	440.168			
Ex : Crompton Urban district Council. . . .	1,38	17.362			
Lees Urban district Council.	0,29	5.404	85.912	48.847	37.065
Royton Urban district Council	4,6	58.896			
Plymouth Corporation .	7,3	157.536	32.534	23.259	9.275
Pontypridd Urban dis- trict Council.	3,52	73.118	8.358	6.714	1.644
Portsmouth Corporation	14,37	642.472	101.631	45.341	56.290
Preston Corporation . .	10,43	213.845	33.178	19.807	13.371
Reading Corporation . .	7,35	220.901	33.126	18.011	15.115

EMPLOI DU PRODUIT NET

Intérêts et dividendes payés au capital	Paiement des dettes et de l'amortissement du capital	Autres charges loyer payé pour les lignes dont on a obtenu l'exploitation	Réserves pour le fonds de renouvellement et dépréciation	Sommes versées à la caisse municipale pour soulager les impôts	Autres matières y compris la balance
46.780	38.595	18.181	70.082	50.090	6.418
6	26	—	—	—	135
1.067	248	—	—	—	—
33.652	33.209	8.572	19.797	—	729
8.083	3.738	—	1.000	—	772
4.405	3.314	36	1.650	1.500	—
16.918	15.123	—	4.277	15.000	900
13.171	12.106	4.504	3.108	—	4.176
4.356	4.919	—	—	—	—
1.507	137	—	—	—	—
19.532	15.853	1.378	13.063	—	6.464
5.981	4.627	—	2.763	—	—
6.616	5.523	—	2.462	300	214

NOM DE L'AUTORITÉ LOCALE propriétaire. Comté, bourg, district ou corporation	LONGUEUR des lignes ouvertes au public (en milles)	TOTAL du capital dépensé (en liv. st.)	PRODUIT BRUT de l'entre- prise	TOTAL des dépen- ses de l'ex- ploitation	PRODUIT NET de l'ex- ploitation
Rochdale Corporation. .	16,74	372.456	41.760	23.767	17.993
Ex : Littleborough Ur- ban district Corpora- tion	2,67	31.264			
Rotherham Corporation.	9,30	117.298	24.650	18.117	6.533
Salford Corporation and district	21,47	655.026			
Ex : Eccles	5,9	108.782	226.013	144.195	81.818
Prestwich Urban district Council	3,68	37.673			
(Swinton and Pendle- bury U. d. C.)	(3,42)		Les résultats pour 1905-1906 n'ont pas été communiqués.		
Whitefield Urban dis- trict Council	2,56	22.224	258.730	158.874	99.856
Sheffield Corporation. .	35,50	36.423			
Southampton Corpora- tion	9,58	199.031	51.025	35.467	15.558
Southend-on-Sea Corpo- ration and district . .	6,17	84.160			
South Shields Corpora- tion.	2,42	72.700	179	553	Déficit : (374)
Stalybridge, Hyde, Moss- ley and Dukinfield (local authorities). . .	21,8	256.358			
Stockport Corporation and district	9,38	215.080	32.674	28.229	4.445
Ex : Bredbury and Ro- miley Urban district Council	2,42	20.550			
Cheadleand Gatley Urban district Council	1,51	19.493	42.971	22.419	20.552
(Hazel Grove and Bram- hall Urban district Council)	(0,61)	Pas de capi- tal indiqué			
Sunderland Corporation	11,18	294.796	68.734	39.252	29.482
Swindon Corporation. .	3,56	41.446			
Walasey U. d. C	8,38	137.586	10.053	6.756	3.297
Walthamstown Corpora- tion and district	9,6	146.318			
Warrington Corporation.	6,58	101.065	48.187	11.902	6.285
West Ham Corporation. .	14,56	479.424			
Wigan Corporation . . .	21,13	63.556	103.372	62.069	41.303
Wolverhampton Corpo- ration	12,31	244.880			
			53.352	35.400	17.952
			43.105	25.344	17.761

EMPLOI DU PRODUIT NET

Intérêts et dividendes payés au capital	Païement des dettes et de l'amortissement du capital	Autres charges Loyer payé pour les lignes dont on a obtenu l'exploitation	Réserves pour le fonds de renouvellement et dépréciation	Sommes versées à la caisse municipale pour soulager les impôts	Autres matières y compris la balance
11,070	4,773	1,819	—	—	331
2,925	1,875	—	1,646	—	87
23,217	17,376	18,893	9,302	13,000	—
38,443	24,818	—	26,000	9,000	1,595
6,088	5,189	—	4,127	—	154
2,771	1,117	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—
4,445	—	—	—	—	—
6,422	5,873	2,114	3,014	2,500	599
9,140	8,831	—	6,159	3,541	1,511
1,450	939	—	908	—	—
5,276	2,611	—	4,170	1,882	412
3,346	—	—	—	—	—
3,180	2,885	—	220	—	—
13,620	8,342	660	8,270	8,000	2,411
12,411	5,541	—	—	—	—
7,256	3,840	—	5,652	—	1,013

B. —

NOM DE L'AUTORITÉ LOCALE propriétaire. Comté, bourg, district ou corporation	LONGUEUR des lignes ouvertes au public (en milles)	TOTAL du capital dépensé (en liv. st.).	PRODUIT BRUT de l'entre- prise	TOTAL des dépen- ses de l'ex- ploitation	PRODUIT NET de l'ex- ploitation
Aberdeen Corporation .	14,32	325.284	70.508	40.684	29.824
Ayr Corporation	5,56	79.915	15.349	8.360	6.989
Dundee Corporation . .	20,4	296.990	50.154	31.112	19.042
Glasgow Corporation . .	75,21	2.971.349	825.684	456.269	369.415
Ex : Govan Corporation.	4,28	71.281			
Kilmarnock Corporation	4,19	54.722	8.457	6.431	2.026
Kircaldy Corporation. .	5,18	89.404	11.587	9.131	2.456
Leith Corporation . . .	6,4	174.352	20.589	15.932	4.657
Perth Corporation . . .	4,77	73.995	6.035	4.869	1.166

C. —

Belfast Corporation. . .	39,11	1.077.163	137.480	104.254	33.226
Total général.		26.175.722	5.942.981	3.676.523	2.280.779

Ecosse.

EMPLOI DU PRODUIT NET

Intérêts et dividendes payés au capital	Paiement des dettes et de l'amortissement du capital	Autres charges Loyer payé pour les lignes dont on a obtenu l'exploitation	Réserves pour le fonds de renouvellement et dépréciation	Sommes versées à la caisse municipale pour soulager les impôts	Autres matières y compris la balance
11.061	3.134	—	15.629	—	—
2.247	942	—	2.860	940	—
7.279	5.120	—	6.643	—	—
54.787	51.185	22.139	206.304	—	35.000 Payment to Co- mon Good Fund.
1.530	496	—	—	—	—
2.456	—	—	—	—	—
4.441	—	216	—	—	—
1.166	—	—	—	—	—

Irlande.

32.075	1.051	100	—	—	—
733.705	502.244		577.962		

De ce tableau il ressort que pour un capital effectivement dépensé s'élevant à 26.175.222 livres sterling :

1° le rendement brut d'exploitation s'est élevé à 5.942.981 livres sterling, soit 22,77 0/0 de ce capital.

2° Le rendement net à 2.280.779 livres sterling, soit 8,74 0/0 du capital.

3° Sur ce produit net, les autorités locales ont consacré : a) 733.705 livres sterling à la rémunération du capital, soit 2,81 0/0.

b) Et 577.962 livres sterling à la dotation des fonds de renouvellement et dépréciation, soit 2,21 0/0 du capital.

Ces chiffres ne peuvent nous fournir d'utiles renseignements que si nous les comparons à ceux des entreprises privées placées dans les mêmes conditions. Le coût de la matière première, la main-d'œuvre, le taux de l'argent, les situations juridiques, tout cela change de pays à pays. Aussi devons-nous établir ce parallèle avec les entreprises privées anglaises seules (1).

Pour un capital effectivement dépensé s'élevant à 16.625.631 livres sterling,

1° Le rendement brut d'exploitation des entreprises privées s'est élevé à 2.011.784 livres sterling, soit 12, 1 0/0 de ce capital.

2° Le rendement net à 706.263 livres sterling, soit 4, 24 0/0 du capital.

(1) Nous ne tenons pas compte ici des entreprises appartenant à des autorités locales et exploitées seulement par des entrepreneurs privés.

3° Sur ce produit net les Compagnies, ont consacré :

a) 525.391 livres sterling à la rémunération du capital soit 3,18 0/0.

b) Et 66.313 livres sterling à la dotation des fonds de renouvellement et de dépréciation.

Ce parallèle semble démontrer que les municipalités exploitent un peu mieux que les compagnies privées. Les rendements nets de leurs entreprises sont assez élevés et cependant la moyenne de leurs tarifs n'atteint pas la moyenne des tarifs des entreprises privées (1 d.05 le mille au lieu de 1 d. 21) (1).

Mais la question est plus complexe, notre comparaison laisse dans l'ombre un facteur très important, nous voulons parler de la différence de valeur économique des réseaux municipaux et des réseaux privés.

L'industrie des tramways comme toutes les industries est soumise dans son développement aux lois économiques générales. Les réseaux les plus anciennement établis ont été les meilleurs, les plus productifs. Or ce sont justement ces premiers réseaux que les municipalités ont rachetés, et parmi eux elles n'ont conservé l'exploitation que des plus rémunérateurs. Aussi possèdent elles aujourd'hui les bonnes entreprises, l'industrie privée n'ayant que le reste.

(1) Pour le gaz au contraire les municipalités vendent le pied cube plus cher que les compagnies (V. Lord Avebury, *op. cit.*, p. 86) et cependant elles possèdent les entreprises les mieux placées au point de vue du voisinage des bassins houillers.

En outre, et sur ce point quelques explications sont nécessaires, les autorités locales ont bénéficié de la situation privilégiée où les plaçait la clause de rachat du tramways Act de 1870, clause appelée avec tant d'à propos le « Serap Iron », le morceau de fer, et qui leur donnait la faculté d'acquérir les entreprises en fin de concession, à la condition de payer leur valeur actuelle seulement.

Enfin il y a lieu de se demander si les autorités locales ont atteint avec leurs tramways le double but qu'elles se proposaient : se procurer des ressources pécuniaires pour alléger leurs charges toujours croissantes et satisfaire mieux que l'industrie privée les besoins publics auxquels répondent les moyens de transport en commun dans les villes ?

Dans la grande majorité des cas, les autorités locales anglaises n'ont pas construit leurs réseaux, mais ont simplement racheté ceux des compagnies privées préexistantes. S'appuyant sur la clause de rachat du Tramways Act de 1870, elles ont payé la valeur actuelle du matériel, des usines et des voies, sans tenir compte des travaux accessoires de voirie nécessités par leur établissement. Comme ces frais accessoires n'étaient pas entièrement amortis, les municipalités, au lieu de les imputer au compte rachat des tramways, les ont fait passer au compte voirie et ont déchargé d'autant le premier. M. W. J. Clark (General Manager Foreign Department, General Electric Company New York City),

dans un rapport sur la propriété municipale en Angleterre (1), estime que de ce chef le placement des villes représente en réalité 1.150.000.000 de francs au lieu de 74.483.725 francs portés aux comptes. C'est ainsi qu'à Londres, les élargissements et les rectifications de rues nécessités par la construction du « The London united Tramways C^o » ont coûté cent millions de francs qui n'ont jamais apparu lorsqu'on a racheté ce réseau (2). A Liverpool une somme de 25 millions de francs a disparu de la même façon ; le compte tramways ne porte que 18.915.309 fr. 24 aux travaux de voirie.

Pour les réseaux directement construits par les villes, le même procédé a été employé. Toujours d'après M. Clark, les dépenses ainsi omises s'élèveraient à trois cent cinquante millions de francs environ, qui sont tombés à la charge de la dette ordinaire.

Au total la capitalisation serait donc aujourd'hui de 1.650 millions de francs au lieu de 982.911.500 francs, total indiqué aux rapports officiels, soit une différence de 722 millions. En estimant à 3 0/0 l'intérêt de ce capital dissimulé, nous avons à soustraire du revenu net d'exploitation la somme de 14.662.655 francs ($57.521.246 - 14.662.655 = 42.858.591$), ce qui ne

(1) Rapport soumis au congrès de l'union américaine des tramways, tenu à Atlantic City le 17 octobre 1907. Reproduit dans le *Street Railway journal*, 26 octobre 1907, p. 885.

(2) Voir à ce sujet une déclaration du capitaine Swinton à la séance du County Council de Londres du 16 octobre 1906, rapporté par Lord Avebury, *op. cit.*, p. 80.

nous laisse plus que 42.858.591 francs pour la rémunération du capital porté au compte et pour la dotation des fonds de réserves, c'est-à-dire 4,03 0/0, au lieu de 8,74 0/0.

En rachetant leurs tramways et en général en faisant de l'industrie, les villes anglaises espéraient augmenter leurs ressources et décharger les contribuables. On est obligé de constater que c'est le résultat opposé qu'elles ont atteint (1). En 1880 la dette locale totale en Grande-Bretagne s'élevait à 3.423.351.750 francs, soit 97 fr. 80 par habitant. En 1902 à 11 milliards, soit 262 fr. 20 par tête, enfin en 1903 à 395 francs par tête. Les impôts affectés aux dépenses locales s'élevaient en 1881-1882 à la somme de 1.666.637.475 francs, soit 47,25 par tête d'habitant, en 1902-1903 à 3.804.125.000 francs, soit 90 francs par tête, avec une augmentation en vingt ans de 90 0/0 (2). Les entreprises municipales ont eu à ce point de vue un résultat diamétralement opposé à celui, qu'avec un optimisme excessif, les municipalistes anglais prévoyaient. Et qu'on n'objecte pas que la progression de la dette et des impôts locaux n'est pas la conséquence de la municipalisation, elle est surtout sensible dans les villes qui l'ont appliquée (3).

(1) Lord Avebury, dans la *Contemporary Review* du mois de juillet 1900.

(2) Voir Rapport W. J. Clark au congrès d'Atlantic City, déjà cité.

(3) Voir *Revue économique internationale*, janvier 1907, p. 114 et Sir Alexander Henderson-Industrial Freedom League, Assemblée annuelle, juin 1905.

Ces augmentations sont anormales, il suffit de les comparer à celles des impôts locaux d'un pays de même civilisation, des États-Unis de l'Amérique du Nord, où en matière de transports urbains l'industrie privée a tout fait. En 1880, la dette locale s'élevait au total à 3.622.139.240 francs, soit 72 fr. 20 par tête, en 1902 à 7.197.524.555 francs, soit 91 fr. 20 par tête, avec une augmentation de 26 0/0 seulement.

Les villes anglaises ont cru, comme le croient aujourd'hui quelques municipalités françaises, que les bénéfices qu'elles retireraient de l'exploitation directe de leurs tramways seraient plus élevés que ceux qu'elles obtenaient des exploitations privées sous la forme de taxes, impositions ou redevances. Or la moyenne des taxes payées aux villes anglaises par les compagnies privées représente environ 10 0/0 du produit brut de leur exploitation. M. Darwin (1) l'estime à 15 0/0, ce qui paraît exagéré. Ce taux de 15 0/0 a été offert par la compagnie privée de Birmingham en 1899, lorsqu'elle demandait le renouvellement de sa concession, il ne représente pas une moyenne mais plutôt un maximum. La compagnie, dans son désir d'obtenir ce renouvellement, n'avait pas hésité à consentir au profit du pouvoir concédant des sacrifices excessifs. Le taux de 10 0/0 paraît plus normal. Les taxes ainsi perçues entrent dans la caisse municipale exemptes de toutes charges et de tous risques. C'est un profit net.

(1) *Municipal Trade*, 1903, p. 235.

Si l'on recherche ce qui a été consacré pendant l'exercice 1905-1906 par les municipalités au soulagement des impôts sur les revenus nets de leurs exploitations, c'est-à-dire ce qui est entré dans leur caisse comme profit net, on arrive à la somme de 205.981 £ (5.195.043 fr.), qui ne représente par rapport au produit brut (5.942.891 £ ou 149.881.980 fr. 82) que 3,46 0/0. Nous sommes loin des 10 0/0 que rapportent les exploitations privées, sans aucun risque, sans aléa, sans capital immobilisé (1). Et encore nous ne tenons pas compte des avances que pendant cette année plusieurs villes ont dû consentir pour couvrir les déficits de leur service, par exemple Swindon qui a été obligée de percevoir une surtaxe de 5 0/0 du principal de ses contributions pour couvrir le déficit de 30.000 livres créé par ses tramways (2), Barking qui a dû verser 817 £ représentant le déficit d'exploitation seul, c'est-à-dire la différence entre les recettes brutes (2.622 £) et les dépenses d'exploitation proprement dites (3.439 £) et par suite sans compter les charges du capital et des réserves ; Lancaster,

(1) Pour l'ensemble des entreprises municipales anglaises, le bénéfice en 0/0 du capital engagé représente 1,5. Ce chiffre est contesté. Il est assez difficile d'être fixé sur ce point. Voir Lord Avebury, *On municipal and national trading*, 1906 ; Boyer, *De l'assurance-incendie comme service municipal* dans le *Monde Economique* du 23 novembre 1901 ; Lettre d'Angleterre, dans *l'Economiste français* du 18 octobre 1902.

(2) Voir *The Tramway and Railway World*, 1907, vol. XXI, n° 17, p. 288. Le déficit n'apparaît pas dans les statistiques officielles.

355 £ de déficit d'exploitation, Leyton 530 £, South-Shields 374 £. Nous ne parlons pas non plus des entreprises pour lesquelles les recettes brutes couvrent uniquement les dépenses d'exploitation, ou ne laissent qu'un profit net insuffisant pour la rémunération du capital et le service des réserves, comme par exemple celles d'Ashton-under-Lyne, de Blackburn, Doncaster, Dover, Erith, Heywood, Ilkeston, Walthamstown, Leith, Perth, etc., etc. (1).

Tous ces sacrifices trouvent-ils leur justification dans une organisation et un développement remarquables de l'industrie des transports urbains en Angleterre ? N'étaient-ils pas une nécessité pour des villes trop mal desservies par l'industrie privée ? En un mot, les villes ont-elles fait davantage pour la satisfaction des besoins de la circulation urbaine, que ne l'auraient fait les Compagnies toujours à l'abri du gain et gênées par une législation anti-économique ?

Pour répondre d'une façon satisfaisante à cette question, il faut comparer le développement du réseau anglais depuis vingt ans et l'importance des services qu'il rend aujourd'hui, avec le développement et la situation actuelle du réseau d'un pays de mœurs et de législation semblables, où les conditions économiques et sociales soient, sinon identiques, du moins très analogues. Les Etats-Unis seuls nous offrent une similitude suffisante

(1) Voir le tableau.

à ces divers points de vue, c'est donc là que nous irons chercher les points de comparaison qui nous manquent.

Si ce pays a conservé l'empreinte de la domination anglaise, cependant les circonstances se modifiant, son évolution économique et sociale depuis la proclamation de l'indépendance, n'a pas été absolument parallèle à l'évolution anglaise, de telle sorte qu'à côté de ressemblances indéniables (grande autonomie locale, législation libérale, habitudes de vie similaires) ont apparu quelques différences ; mais ces différences au lieu de fausser notre comparaison montrent plus clairement ce qu'aurait pu faire l'initiative privée dans le pays d'origine du libéralisme économique, si les circonstances l'avaient favorisée.

Nous avons déjà vu qu'en Grande-Bretagne, pays de vieille civilisation, depuis longtemps puissance industrielle et commerciale, souvent paralysée par un traditionnalisme excessif, les budgets locaux avaient augmenté depuis vingt avec une inquiétante rapidité. Nous avons vu qu'aux Etats-Unis la progression avait été moins importante, malgré la nécessité où se trouvaient les villes de tout créer en quelques années et d'accomplir en cinquante ans les progrès étonnants, qui les placent à la tête des plus anciennes cités de la vieille Europe.

Aidée par une législation très libérale, l'initiative privée a créé seule, sans demander aucun secours aux pouvoirs publics, un réseau de tramways dont le déve-

loppement mérite d'être rapproché du développement du réseau anglais, qu'une législation étroite faisait tomber rapidement dans les mains, cependant habiles, des administrateurs locaux.

De 1890 à 1902 la longueur des lignes a augmenté de 56 0/0 en Angleterre, de 206 0/0 en Amérique.

En 1902, dernière année pour laquelle on possède le recensement de la population des deux pays, la longueur totale du réseau anglais était de 2.336 milles, ce qui pour une population urbaine de 29.144.726 habitants représentait un mille par 12.476 habitants; la longueur totale du réseau des Etats-Unis était de 22.328 milles, c'est-à-dire pour une population de 33.850.000 habitants, de un mille par 1.516 habitants.

Le citoyen américain avait donc 8 fois $1/2$ plus de facilités de parcours que le citoyen anglais.

De 1902 à 1906, la longueur du réseau anglais a progressé de 1.256 milles, celle du réseau américain de 12.500, soit dix fois plus (1).

On peut se faire une idée du développement fantastique des transports en commun aux Etats-Unis, en consultant la collection des *American Street Railway Investments*, publication annuelle du *Street Railway Journal*. Dans le dernier numéro paru (2), nous trou-

(1) Voir W. J. Clark. Rapport au congrès d'Atlantic City, déjà cité. Les chiffres donnés par M. Clark ne concordent pas très exactement avec les chiffres des statistiques officielles anglaises.

(2) New-York, 1906, 13^e éd.

vons pour l'exercice 1905-1906 les chiffres de recettes brutes suivants :

Sur 77 réseaux de	25 à	50.000 dollars.
» 100 » »	50 »	100.000 »
» 170 » »	100 »	500.000 »
» 39 » »	500 »	1.000.000 »
» 51 »	plus d'un million	»

437 entreprises, au lieu de 405 l'année précédente, ont une recette dépassant 25.000 dollars.

La recette brute globale se chiffre :

Pour l'exercice 1904-1905 à 263 millions de dollars (1.407.050.000 fr.).

Pour l'exercice 1905-1906 à 303 millions de dollars (1.621.050.000 fr.).

En 1902, le Royaume-Uni comptait deux cités de plus de 100.000 habitants, 7 cités de 100 à 450.000 et 39 de 25 à 50.000 sans aucun moyen de transport. Aux Etats-Unis, toutes les villes de 25.000 habitants et au-dessus sans exception en étaient pourvues.

La même année, 295 agglomérations anglaises de 8.000 à 25.000 habitants n'en possédaient pas, alors qu'aux Etats-Unis 21 seulement étaient dans ce cas.

Au point de vue du nombre de milles-cars parcourus, en 1902, on en comptait 145.127.423 pour la Grande-Bretagne, 1.144.430.460 pour les Etats-Unis, c'est-à-dire près de huit fois plus pour une population urbaine à peine plus considérable.

Toujours pendant la même année, la recette par voya-

geur était de 11 fr. 25 en Angleterre, contre 18 fr. 80 aux Etats-Unis. Evidemment dans ce dernier pays les tarifs sont plus élevés, cependant comme 5,2 seulement des voyageurs voyagent au car-mille, contre 9,6 en Angleterre, les recettes brutes calculées par car-mille atteignent-elles 109 fr. 05 en Angleterre, contre 97 fr. 75 aux Etats-Unis. Vu l'importance plus grande du service rendu et la cherté de l'exploitation, l'Amérique soutient donc encore victorieusement la comparaison.

Restent les profits bruts procurés par les tramways aux autorités locales, là encore les chiffres sont éloquents. D'après les derniers rapports officiels (exercice 1905-1906), la moyenne de ces profits par car-mille, y compris l'impôt local, le remboursement des dettes, les contributions aux caisses d'amortissement et aux réserves, a été de 4.625 francs en Angleterre avec l'exploitation directe et de 9.475 francs aux Etats-Unis avec l'exploitation privée.

Nous pouvons donc conclure avec M. Clark « que les buts légitimes visés par la création et l'exploitation des lignes de transport local ont été plus complètement atteints par la méthode privée américaine que par les méthodes municipales anglaises » (1).

Il est certain que la municipalisation en Angleterre a coûté très cher aux contribuables et qu'en fin de compte ils ont été plus mal servis par les autorités locales qu'ils ne l'auraient été par l'industrie privée.

(1) *Street Railway journal*, 26 octobre 1907, p. 885.

La campagne menée par le *Times* en 1902 (1), campagne qui a abouti à une enquête parlementaire très impartiale et très instructive, a été sinon provoquée du moins soutenue par les groupes financiers qui voyaient tout un domaine industriel leur échapper. Le nier serait nier l'évidence, mais cependant combien de critiques formulées alors qui ont été reconnues exactes. Pour les moyens de transport en particulier, si le réseau de Glasgow est florissant, si celui de Londres est appelé à un brillant avenir, combien d'autres périlient et grèvent lourdement les budgets locaux. L'opinion publique s'est émue des exagérations municipalistes. L'échec des progressistes (lisez socialistes) au Country Council de Londres, le 2 mars 1907, en est la preuve. Les adversaires de l'ancien conseil ont peut-être poussé au noir le tableau de la situation financière de la cité. Cependant il est difficile de nier que les progressistes aient été renversés parce qu'ils dépensaient sans compter, parce qu'en dix ans les dépenses étaient montées de 53 à 253 millions, parce que le total des emprunts réalisés depuis 1889 avait atteint le milliard. Evidemment le conseil de comté, comme l'a très bien fait remarquer M. Cadoux (2), n'était pas seul responsable de cette situation, mais il est incontestable que sa politique finan-

(1) Voir les *Débats*, 8 septembre 1902.

(2) *La vie des grandes capitales*, p. 211.

cière était de nature à effrayer les contribuables londoniens.

Dans un rapport (1) présenté au nouveau conseil le 7 mai 1907, M. A.F. Buxton, président du comité des Finances, s'exprime ainsi: « Le total de la dette de Londres, d'après les derniers relevés (31 mars 1906), atteint £ 109.928.546. En considérant ce prodigieux total, nous devons garder dans l'esprit qu'il n'y en a pas moins de 46 0/0 qui est imputable aux eaux, aux tramways, à l'éclairage électrique, aux logements ouvriers et autres entreprises similaires.... Toute la question de nos entreprises productrices de revenus a été, dans l'espoir de larges bénéfices, trop envisagée d'un point de vue mercantile ou bénéficiaire. Le conseil a été entraîné par un tempérament plus que sanguin et les feux-follets d'un « profit colossal » nous ont attiré sur un terrain dangereux... »

M. Lambellin, conseiller municipal de Paris, rapporte (2) qu'il a « entendu l'un des membres les plus influents de l'ancien County Council déclarer gravement qu'il était superflu de s'occuper des ressources à créer pour équilibrer le budget, puisque le conseil avait

(1) *Annual estimate, 1907-1908*. Speech to the council on 7th May 1907, when presenting the estimates of receipts and expenses of the Council for the financial year 1907-1908. Cité par Cadoux, p. 221.

(2) *Revue hebdomadaire* du 23 mars 1907. — Voir aussi : Levasseur, *Une critique britannique des élections municipales de Londres*, dans *l'Economiste français* du 26 janvier 1907.

toujours le droit de faire encaisser des taxes nouvelles par les percepteurs des bourgs métropolitains... »

Les taxes spéciales du County Council, qui étaient de 12 pences 53 par livre sterling en 1889, se sont élevées à 3 schellings (36 pences) pour l'exercice 1906-1907.

Nous donnons ci-après, à titre documentaire, quelques résultats récents des entreprises municipales de tramways pour les villes les plus importantes.

Londres.

Le County Council de Londres n'a pas acquis en une seule fois le réseau de 187 kilomètres qu'il exploite aujourd'hui.

Dès 1890 le conseil avait décidé de racheter la concession du « London Street Tramways », qui expirait en 1894 (1). Toute une série de procès s'engagèrent, qui devaient n'être solutionnés qu'en 1894 devant la Chambre des lords (2).

Pour le « North Metropolitan Tramways » des difficultés surgirent aussi. Ces 2 réseaux en effet se trouvaient formés d'une série de tronçons dont les dates d'expiration de concession n'étaient pas les mêmes. En 1896 (3) le conseil décida que le comté en deviendrait

(1) County Council London, *Annual Report*, 1891-1892, p. 30.

(2) *Ibid.*, 1895-96, p. 40.

(3) *Ibid.*, 1896-97, p. 38-42.

immédiatement propriétaire et que les compagnies continueraient à exploiter en qualité de locataires jusqu'en 1910.

Depuis ces premières municipalisations, Londres a racheté 72 lignes, mais elle en a concédé l'exploitation de 48 à des entrepreneurs privés.

Le County Council a été poussé dans cette voie, non seulement par le désir de se procurer des ressources, mais aussi d'améliorer la situation du personnel, qui sous le régime de l'industrie privée faisait 16 heures de travail par jour (1).

Les premiers résultats ont été médiocres (2). Dans « l'Electrical Investments » du 4 décembre 1904, nous trouvons un tableau comparatif des résultats pour 1900 du « Northern System », loué à bail à une compagnie, et du « Southern System », exploité directement par la ville, tableau qui n'est pas en faveur de l'exploitation directe :

	Frais d'installation faits par le conseil du comté de Londres	Profit brut du conseil du comté de Londres	Bénéfice net du conseil du comté de Londres	Amortissement des frais d'installation	Nombre des milles voitures
Northern.	845.384	78.968	40.151	4 3/4 0/0	16.279.490
Southern.	901.528	65.680	14.325	1 1/2 0/0	10.399.058

(1) Sidney Webb, *The reform of London*, p. 17.

(2) Voir aussi un discours de Lord Avebury prononcé le 30 juin 1903 à l'occasion de l'assemblée annuelle de la « Ligue pour la liberté de l'industrie », et publié dans le journal *L'industrie des tramways* du mois de janvier 1906.

	Nombre de voyageurs transportés	Recettes en livres sterling	Recette par voyageur en livres sterling	Recette par mille	Proportion des dépenses to- tales et des recettes 0/0
Northern .	160.676.347	757.270	1.13	11.16	97.54
Southern .	118.281.320	462.896	0.89	9.99	97.82

Et la compagnie « Northern System » paie une forte redevance.

Les rapports plus récents nous révèlent une situation meilleure.

Voici les résultats de l'exercice 1906-1907 (1).

Les comptes présentés au conseil sont ceux des lignes suivantes :

1° Au sud de la Tamise, les anciens réseaux des compagnies : London Tramways Company ; South Eastern Metropolitan Tramways Company ; South London Tramways Company ; London Deptford Greenwich Tramways Company ; Woolivich an South East London Tramways Company ; London Southern Tramways Company.

2° Au nord de la Tamise, les lignes rachetées au North Metropolitan Tramways Company et au London street Tramways Company, représentant une longueur totale de 187 kilomètres environ, non compris

(1) Publiés dans le *The light railway and Tramways journal*, 1907, vol. XVI, n° 320, p. 77 et reproduits dans *L'industrie des Tramways*, février 1908.

94 kilomètres de voies construites pour le chemin de fer souterrain.

De nombreuses transformations de lignes à chevaux en lignes électriques ont été effectuées durant l'exercice.

Les recettes totales s'élèvent à 1.414.603 £ (35.648.000 fr.).

Le tableau suivant donne la progression du trafic depuis 1903.

En francs.	1903-1904	1904-1905	1905-1906	1906-1907
Recettes totales....	13.513.222	17.188.799	19.711.692	35.648.000
Recettes du trafic...	13.015.472	16.730.834	19.124.935	34.725.950
Nombre de voyageurs	133.139.085	164.818.560	183.512.421	314.227.090
K. m. v. parcourus.	18.562.283	22.656.968	25.066.277	48.479.648
Recette par voyageur.	9 ^c ,70	10 ^c ,11	10 ^c ,32	10 ^c ,94
Recette totale par k. m. v.				
Traction animale....	68 ^c ,00	66 ^c ,00	70 ^c ,66	65 ^c ,57
Traction électrique.	78 ^c ,55	77 ^c ,76	79 ^c ,92	79 ^c ,05

Les dépenses d'exploitation s'élèvent pour la traction électrique à 12.036.150 francs soit 0,45 le kmv, pour la traction animale à 15.036.800 francs, soit 0,66 le kmv.

Ces dépenses se décomposent de la façon suivante :

I. — Traction électrique.

Par kmv :

Energie	0.088
Exploitation (personnel, entretien des voitures, voies, dépôts, eau, imprimés, frais généraux de l'administration).	0.223
Affichage	0.003

Réparations (voie, équipement, matériel et bâtiments)	0.083
Appointements, loyers, assurances.	0.052
Total	0.449

II. — *Traction animale.*

Cavalerie (fourrages, écuries, ferrure), manutentions, amortissement du prix des chevaux	0.290
Exploitation	0.241
Affichage.	0.002
Réparations, voie, bâtiments, matériel.	0.060
Dépenses générales d'administration.	0.061
Total	0.654

III. — Prix de revient total du kilowat-heure. . . 6.906

Les tarifs sont en moyenne de 1/2 dime par mille.

Liverpool.

Possède des tramways depuis 1897 (59 milles de longueur).

Voici les résultats comparatifs des 3 dernières années.

En livres sterlings.	1904	1905	1906
Capital	1.916.258	1.898.813	1.898.813
Recettes totales.	548.188	566.628	557.055
Dépenses d'exploitation.	361.987	381.378	375.520
Profit brut	186.201	185.250	181.535
Intérêts. — Amortissement.	104.875	109.291	99.718
Réserve. — Dépréciation	54.217	50.639	50.639
Profit net versé à la caisse municipale	27.109	25.319	25.320

Les tarifs varient de 1 à 6 dimes.

Cette entreprise ne progresse pas depuis trois ans, au contraire. Le profit brut baisse et la municipalité pour maintenir le profit net verse au fonds de dépréciation et de renouvellement des sommes de moins en moins fortes (2 0/0 du capital) (1).

Manchester.

A l'occasion de la visite de la municipalité lyonnaise en 1906, la ville de Manchester a publié un opusculé (2) qui donne de précieux renseignements sur l'exploitation de ses tramways pour l'année 1904-1905. Quelques-uns cependant ne concordent pas avec les renseignements officiels du *Return of street an Road...* pour la même année.

Longueur du réseau.	87 m. (140 kil).
Capital dépensé.	1.675.812 liv.
Recettes totales (3)	631.955 »
Dépenses totales (4).	580.955 »
Profit net.	51.000 versé à la caisse municipale.

Le rapport officiel au Parlement indique un fonds de

(1) « *Return of street and Road Tramways an Light Railways...* », 1905-1906.

(2) « *Manchester Corporation Tramways. Visit of the municipal Deputation of Lyons, may 1906* ».

(3) Les résultats sont donnés *in globo* avec ceux des divers tronçons appartenant à des localités voisines et exploités par la « Manchester Corporation ».

(4) Y compris les intérêts, l'amortissement, les versements aux réserves, et les redevances payées aux localités voisines.

renouvellement qui s'élèverait à 185.085 liv. L'opuscule édité à l'occasion de la visite de la municipalité lyonnaise porte 247.000 liv. pour ce même fonds.

Pour l'année 1905-1906, les résultats ont été les suivants :

Capital dépensé.	1.675.812 livres sterling		
Recettes totales	663.757	»	»
Dépenses totales	609.199	»	»
Profit net.	50.090	versé à la caisse municipale.	
Balance	6.418		

Le fonds de dépréciation et renouvellement a reçu 70.082 livres sterling, soit 4,05 0/0 du capital, ce qui est suffisant.

La moyenne des tarifs est de 1 d. 19 (0 fr. 12) (1).

Birmingham.

A été racheté en 1899 par la municipalité à un prix très élevé, 229.543 livres sterling. Le réseau a 21 milles de longueur, mais la ville n'en exploite qu'un mille et 647 yards en régie. Le reste est exploité par la « Birmingham and Midland Co (3 milles) et par la « Birmingham City of » (17 milles).

Voici les résultats comparés de la partie en régie pour 1905 et 1906.

(1) Les résultats de l'exploitation du gaz sont moins bons. Voir Garnier, *Annuaire de la Société d'Economie politique de Lyon*, année 1895-1896, p. 432.

	1905	1906
Recettes.	49.402	22.595
Dépenses	10.338	11.573
Produit brut.	8.764	11.022
Intérêts. Amortissements	3.000	6.008
Dépréciation, renouvellement . .	5.801	4.353

Par suite pas de produit net.

Birmingham est l'une des villes anglaises les plus mal desservies. Elle le doit aux exigences de ses conseillers qui ont paralysé les compagnies privées. Elle vient seulement (1907), après de longues années d'attente, d'entrer en possession d'un réseau électrique. Ces retards ont eu surtout pour cause les nombreux conflits survenus entre la municipalité et les compagnies privées, dont la ville empruntait les voies pour son réseau (1)

Huddersfield.

Ville accidentée qui n'a eu que des déboires avec ses tramways, depuis 1882. C'est la première qui ait exploité ce genre d'entreprise, aucun concessionnaire ne s'étant présenté.

De 1882 à 1896 (2)

les recettes totales furent de :	242.322 liv. st.
les dépenses totales (3) de :	305.327 »
laissant un déficit de :	63.005 »

(1) Voir à ce sujet un intéressant article dans *The Light Railway and Tramway Journal*, 1907, vol. XVI, n° 317, p. 17.

(2) Voir sur cette période, *Les tramways et la municipalisation en Angleterre* dans le *Journal des Transports* du 5 février 1898.

(3) Y compris les intérêts, l'amortissement et les réserves.

De 1896 à 1900 les résultats se relevèrent légèrement,

en 1897 les comptes accusaient 1.478 liv. st. de bénéfices

1898	»	827	»	»
1899	»	125	»	»

Depuis 1900, la ville ne dissimule plus ses déficits. Ils s'élèvent :

en 1900-1901 à 10.000 liv., en 1901-1902 à 9.145 liv.,
 en 1902-1903 à 12.314 liv., en 1903-1904 à 4.739 liv.,
 en 1904-1905 à 503 liv. qui ont été couverts par l'impôt.
 Voici les résultats des années 1904-1905 et 1905-1906 :

	1904-1905	1905-1906
Recettes totales	69.809 liv.	74.495 liv.
Dépenses totales	70.312 »	62.319 »
Déficit	503 »	Profit : 12.176 »

Le profit net pour 1905-1906 a été employé de la façon suivante ;

10.970 à la réserve,

1.206 à des charges diverses.

Glasgow.

Construit par la ville en 1871, le réseau des tramways de Glasgow fut d'abord affermé à une compagnie contre un loyer annuel de 2.766 £ en moyenne. Les premières lignes furent ouvertes au public le 19 août 1872. Depuis cette date le réseau s'est déve-

loppé progressivement. Au 31 mai 1907, 171 lignes étaient en exploitation représentant plus de 75 milles (120 kil.). La ville ne s'est chargée de l'exploitation qu'en 1894.

Conjointement à son réseau elle exploite le réseau de la « Govan Corporation » (4 milles de longueur) et lui verse un loyer qui varie peu. Elle emprunte d'autre part pour une partie de son réseau les voies de la « Paisley District Tramways Co », et verse pour cela une redevance calculée d'après le nombre des milles-cars parcourus.

Le réseau de la Corporation de Glasgow est l'un de plus florissants de la Grande-Bretagne. Ses lignes ont été construites avec intelligence et correspondent bien aux différents courants de circulation. Bien administré, desservant une cité dont le développement a été remarquable, il offre l'exemple classique du tramway municipal qui a réussi. Nous reconnaissons d'autant plus facilement l'excellente situation de ce réseau que nous sommes plus persuadés des médiocres résultats que la municipalisation des tramways a donnés en général dans ce pays (1).

Nous donnons ci-dessous les résultats financiers des

(1) A Glasgow les services du gaz et de l'électricité sont en déficit. Pour le gaz il s'élevait à 12.055 livres en 1904-1906. Voir *Report by the committee on gas supply*. Glasgow, 1904-1905. — Pour l'électricité ce n'est qu'en 1905, c'est-à-dire après 9 ans d'exploitation, qu'on a commencé à amortir le capital (d'ailleurs réduit) et à verser quelque chose au fonds de réserve.

trois derniers exercices, d'après les « Abstract Statement of income and expenditure with capital account an Balance Sheet » dressés par le Comité des tramways pour les années 1904-1905, 1905-1906, 1906-1907.

Les tarifs varient de 1/2 dime à 5 1/2.

En liv. st.	1904-1905	1905-1906	1906-1907
Capital dépensé.	2.971.349	2.964.446	3.104.060
Recettes totales.	764.790	820.938	895.841
Dépenses d'exploitation . . .	387.167	456.268	485.256
Balance brute.	377.623	364.669	410.585
Intérêt du surplus revenu . .	3.113	4.745	3.510
Total du revenu brut.	380.736	369.415	414.096
qui a reçu l'emploi suivant :			
Intérêt dû au capital.	49.906	54.786	63.769
Sinking fund	46.919	48.327	49.776
Income tax	5.434	12.422	9.931
Redevances payées :			
A « Corporation Govan » . . .	5.080	5.089	5.078
A « Paisley district C ^o » . . .	915	4.627	4.874
Fonds de dépréciation.	81.114	84.302	85.031
Fonds de renouvellement . . .	72.176	75.583	83.376
Dépenses parlementaires. . . .	890	2.857	6.977
Payé au « Common Good » . .	25.000	25.000	35.000
Balance.	93.298	56.418	70.279

Qui a servi :

1^o A l'amortissement des bâtiments et du matériel :

1904-1905	68.500
1905-1906	10.000
1906-1907	45.000

2^o Versement supplémentaire au « Common Good » :

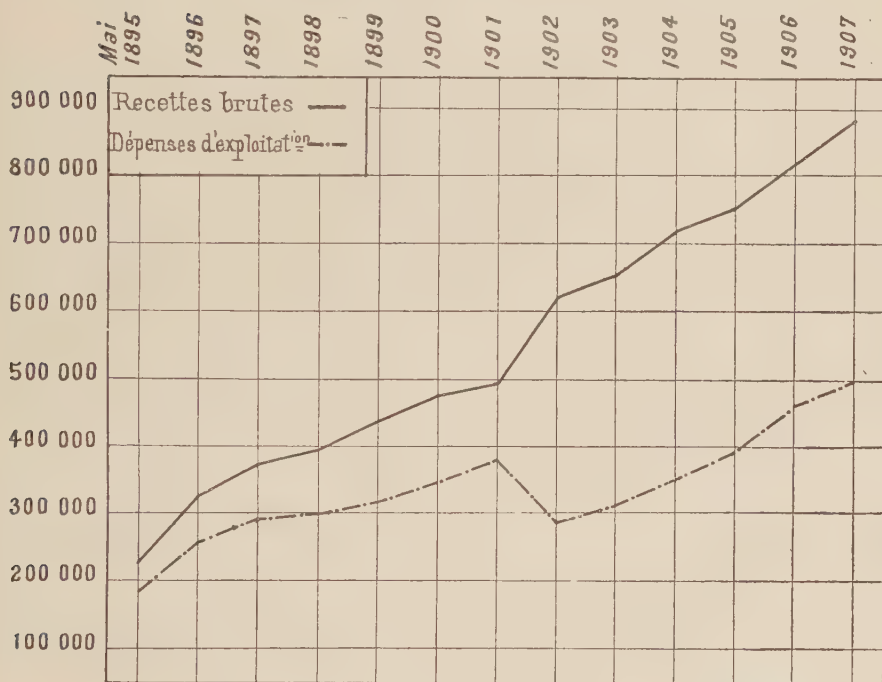
1904-1905	»
1905-1906	10.000
1906-1907	»

3° Versement au fond de réserve général:

1904-1905	24.798
1905-1906	36.418
1906-1907	25.279

Toujours d'après les mêmes documents, nous donnons

I. — Recettes brutes et dépenses d'exploitation.



le tableau des recettes brutes totales du trafic depuis 1894, date de l'exploitation en régie.

1894-1895.	222.121	€	1901-1902.	612.826	£
1895-1896.	328.827		1902-1903.	653.199	
1896-1897.	365.761		1903-1904.	717.893	
1897-1898.	389.216		1904-1905.	736.480	
1898-1899.	433.128		1905-1906.	813.768	
1899-1900.	464.786		1906-1907.	887.380	
1900-1901.	484.872				

Cette progression s'explique par le développement constant de la longueur du réseau. Il est intéressant de le comparer au mouvement des dépenses générales.

II. — *Rapport entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation.*



Les deux tableaux précédents nous donnent : le premier les recettes brutes et les dépenses générales d'exploitation, le deuxième le rapport pour cent entre les deux.

Etats-Unis de l'Amérique du Nord et Canada.

Les cités des Etats-Unis de l'Amérique du Nord offrent ce caractère commun avec celles de la Grande-Bretagne de ne pas avoir dans chaque Etat une organisation et des droits uniformes. En naissant, elles reçoivent « une charte d'incorporation spéciale que leur concède leur Etat et qui fixe leur capacité d'une façon limitative. En dehors de cette charte les autorités locales n'ont aucun droit (1).

Parmi leurs attributions ordinaires, figure habituellement le droit de concéder aux entrepreneurs de tramways les permissions dont ils ont besoin pour occuper d'une façon permanente le sol des voies publiques. Mais les autorités locales ne sont pas seules à jouir de ce droit. Sur les 164 compagnies faisant partie du « The American Street and Interurban Railway Association » au mois de mai 1907 (2).

9 tenaient leurs privilèges de l'Etat.

1	—	du gouvernement fédéral.
44	—	de la ville.
36	—	de la ville et de l'Etat.
1	—	du gouvernement fédéral et de la ville.
44	—	de la ville et du comté.
23	—	de l'Etat, du comté et de la ville.

(1) Bourdeau, *L'évolution du socialisme*, p. 123.

(2) *Report on municipal ownership*, dans le *Street Railway journal* du 11 mai 1907, p. 839.

Mais si les chartes ont confié aux villes le choix des concessionnaires et de larges pouvoirs pour le contrôle et la réglementation de l'exploitation (1), elles ne les ont pas autorisées, originairement du moins, à construire et à exploiter leurs moyens de transport et en général à faire de l'industrie et du commerce (2). Mais peu à peu, sous une série d'influences assez diverses, ces villes ont obtenu le droit de distribuer leur eau, de fabriquer leur gaz et leur électricité et d'exploiter leurs tramways. Actuellement la moitié environ des municipalités peuvent construire, acquérir et exploiter leurs tramways, sans être astreintes à des formalités spéciales, l'autre moitié doit auparavant soumettre la question au collège électoral par voie de referendum.

Il est intéressant de rechercher quelles raisons ont plus spécialement favorisé dans ce pays le développement de la municipalisation, quelque restreint qu'il soit, pour les tramways surtout.

Les municipalistes américains, à la différence des municipalistes anglais, sont franchement socialistes et ne s'en tiennent pas à la municipalisation des services remplissant les trois conditions que Samuel Chisholm a synthétisées dans la formule suivante, qui est restée

(1) *Report on municipal ownership*, déjà cité, p. 844.

(2) De Rousiers, *Les services publics et la question des monopoles aux Etats-Unis* dans la *Revue politique et parlementaire*, 1898, t. 48, p. 89.

classique en Angleterre. « A mon avis trois conditions, ou pour le moins deux, doivent être réunies avant qu'une corporation municipale puisse être autorisée à entreprendre un service public :

1° Qu'il soit au moins une nécessité réelle ;

2° Qu'il soit un monopole réel ;

3° Qu'il exige l'usage des rues. »

C'est très certainement ce caractère plus particulièrement socialiste du mouvement municipaliste américain, qui l'a empêché de prendre jusqu'à présent une grande extension.

En dehors des raisons classiques mises en avant aux Etats-Unis, comme dans tous les pays de l'Europe : obtention d'un capital moins cher à rémunérer, gestion par la collectivité tout entière d'un service collectif, bénéfices pécuniaires, etc., deux motifs existent plus spécialement dans ce pays.

On remarque qu'en dehors des municipalistes socialistes qui forment la majorité, quelques économistes et politiciens américains ont défendu la propriété municipale des services publics, dans l'espoir de voir cesser les faits scandaleux de corruption que révélèrent trop souvent les relations des entrepreneurs et des autorités chargées de concéder les privilèges (1).

Au sein du gouvernement fédéral comme au sein du pouvoir local, depuis l'agent consulaire qui paie pour

(1) *Report on municipal ownership*, déjà cité.

obtenir le poste qu'il désire, jusqu'à la femme qui partage avec le policeman le produit de sa débauche pour pouvoir l'exercer librement, la corruption règne partout au pays des dollars. La campagne que poursuivent aujourd'hui au nom de l'honnêteté des hommes comme Folk dans le Missouri, Taft dans l'Ohio, Weaver à Philadelphie, Jérôme à New-York n'a pas d'effets bien sérieux.

Mais si les villes manquent d'honnêteté dans le contrôle des services publics, le moment est mal choisi pour les leur confier entièrement, le remède serait pire que le mal. Ne vaudrait-il pas mieux commencer par lutter énergiquement contre la corruption en organisant un pouvoir municipal qui offrirait toutes les garanties possibles (1), avant de livrer une proie de plus aux ambitions et aux marchandages actuels.

A ce motif s'ajoute celui tiré de la transformation rapide des services publics locaux en monopoles de fait, par suite d'ententes et d'alliances entre des compagnies que les municipalités s'étaient efforcées de mettre en concurrence (2). Cette concurrence devait

(1) A Houston et à Galveston, le pouvoir municipal a été concentré entre les mains d'un maire et de quatre commissaires responsables personnellement et se surveillant mutuellement. Le maire révoque et nomme seul les fonctionnaires de la cité, le referendum facultatif est très étendu. Dans le district de Columbia des commissaires analogues ont la charge et le contrôle des services publics. Cette concentration des pouvoirs et l'organisation de la responsabilité personnelle ont donné d'excellents résultats.

(2) De Rousiers, *Industries monopolisées aux Etats-Unis*,

assurer le progrès et le bon marché, elle a cimenté d'inébranlables monopoles.

Et ce second motif se combine pour ainsi dire avec le premier, ces puissantes collectivités financières abusant trop facilement de leur force et de la vénalité des agents chargés de les surveiller.

Nous avons déjà vu, en parlant de la Grande-Bretagne, qu'aux Etats-Unis l'exploitation directe était peu développée, il convient de revenir maintenant sur ce point.

En 1903, d'après les rapports officiels (1), sur 4.000 établissements d'approvisionnement d'eau au total, un peu plus de la moitié (2) appartenaient aux municipalités et représentaient un capital de 650 millions de dollars (soit 3 milliards 250 millions de francs environ). Sur 4.000 établissements de gaz, une douzaine seulement étaient aux mains des autorités locales, représentant un prix d'établissement d'environ 43.019.000 dollars, avec une valeur actuelle de 30.186.000 dollars seulement.

Quant à la lumière électrique, sur plus de quatre mille stations, représentant un capital de plus de 5 milliards de francs, une soixantaine seulement (parmi lesquelles la station de Chicago) appartenaient aux villes. Elles ont nécessité un capital de premier établissement de 10 mil-

(1) *United States census bulletins of 1902 and 1903*, publiés par le ministère du travail.

(2) Au Canada la proportion est plus considérable : 110 sur 144.

lions 700.000 dollars environ et représentent aujourd'hui une valeur de plus de 13 millions de dollars.

Enfin aucune entreprise de transport n'est actuellement municipalisée aux Etats-Unis. Au début de l'année 1907, il existait à West Seattle, dans l'Etat de Washington, un petit tronçon municipal d'un mille et demi de longueur, exploité avec deux voitures. Au mois d'avril ce tronçon, d'une exploitation difficile par suite de son isolement et de son peu d'importance, a été vendu à la « Seattle electric C^o », compagnie privée qui exploite les tramways de la ville.

La ville de Boston possède bien une des lignes de son métropolitain. Elle l'a construite, mais en a affermé l'exploitation à la « West End Street Railway C^o » dans des conditions qui rappellent celles de l'affermage du métropolitain de Paris (redevance calculée d'après le nombre des voyageurs transportés).

Au Canada, il existe un réseau municipal plus important, le réseau électrique « Guelph Radial », qui appartient à la ville de Guelph, dans la province d'Ontario. Cette ville l'a racheté il y a quelques années à la suite de la faillite de la société qui l'exploitait et de la mise aux enchères de l'entreprise. Ce réseau de 7 milles et demi de longueur (20 kil.) ne mérite pas de retenir longtemps l'attention. Le trafic y est restreint, onze voitures y font face. Les résultats sont médiocres. Sur les 793 milles de tramways électriques canadiens, ces 7 milles représentent bien peu de chose (1).

(1) *Annuaire du Canada*, année 1905 (Ottawa, 1906), p. 287. Ou-

Le vaste projet élaboré par l'honorable Sir Dunne, maire de Chicago, sur le rachat des tramways de cette ville, a causé une certaine agitation autour de la question de l'exploitation directe. Pour plusieurs raisons le projet a échoué. Le maire avait fait venir de Glasgow Sir James Dalrymple, chef du mouvement aux tramways de cette ville, pour obtenir de lui une étude approfondie sur les conditions de la circulation dans Chicago et sur l'opportunité du rachat.

Le rapport fut nettement défavorable. Eclairée par la découverte de quelques faits scandaleux de corruption, l'opinion publique d'abord indifférente devint bientôt hostile au projet. Au mois d'avril 1907, à l'occasion des élections, le collège électoral se divisa en deux camps bien tranchés, « ceux qui croyaient et ceux qui ne croyaient pas sage de placer dans les mains de la municipalité les affaires de transport de la cité (1) ». Les municipalistes furent battus, comme ils l'avaient été un mois auparavant à Londres.

vrage publié en français par le ministère de l'agriculture canadien.

En 1905, il y avait au Canada 793 milles de tramways électriques. Les résultats ont été les suivants : Recettes brutes, 9,357.126 dollars ; dépenses d'exploitation, 5,918.194 dollars avec un profit net d'exploitation de 3,438.391 dollars, pour un capital total de 61,033.321 dollars.

Sur ce capital 173.000 dollars avaient été versés en prêts, primes ou souscriptions d'actions et d'obligations par les municipalités, 60.800 dollars en primes par le gouvernement central ; 37.090.323 dollars en actions et 22.383.669 en obligations par les particuliers.

(1) *Report of the Committee on municipal ownership*, dans le *Street Railway Journal* du 26 octobre 1907, p. 893.

En ce qui concerne les tramways le mouvement municipaliste est arrêté. La « American Street and Inter-urban Railway Association » avait chargé en 1906 une commission, prise dans son sein, de faire une enquête à ce sujet et d'en publier les résultats au Congrès qui devait se tenir à Colombo en 1907. Ce rapport, présenté par Sir D. Wyman, a été publié dans le *Street Railway Journal* du 11 mai 1907. Nous en extrayons les réponses faites aux questions relatives à l'état de l'opinion publique (1).

A la question : « Y-a-t-il une agitation dans votre localité, pour la municipalisation des transports ? », 159 Compagnies, sur 164 faisant partie de l'Association, répondirent de la façon suivante : 132 non ; 6 oui et 21 un peu (slight).

A la question : « Quelles ont été les causes de cette agitation ? » 58 seulement répondirent : 33 assurèrent qu'il n'y avait pas de causes définies, les autres mirent en avant le socialisme et la propagande politique.

A la question : « De quelle importance le mouvement peut-il être aujourd'hui ? » 75 Compagnies répondirent : 54 qu'il n'y avait pas de mouvement du tout, 15 qu'il était de peu d'importance, 3 qu'il augmentait chaque jour, et 3 qu'il était très actif.

Pour 116 Compagnies le mouvement n'était pas soutenu par les journaux locaux, pour 10 il l'était molle-

(1) P. 839.

ment, pour 8 la presse s'était prononcée en faveur de la réforme.

Six Compagnies seulement firent remarquer que l'exploitation directe faisait partie du programme des politiciens au pouvoir.

Enfin sur le point de savoir si les électeurs avaient été appelés à se prononcer sur la question, 131 réponses furent négatives et 4 seulement affirmatives ; sur ces quatre, trois mentionnèrent que la consultation électorale s'était faite par voie de referendum.

Les 131 Compagnies qui répondirent négativement ajoutèrent que la question n'avait jamais été portée à la tribune dans les discussions publiques. A Halifax, un ordre du jour rejetant toute tentative de ce genre avait clôturé une réunion publique.

En Amérique, la municipalisation des tramways n'existe donc qu'à l'état de projet. Elle fait partie de quelques programmes politiques et subit le contre-coup des luttes électorales sans pénétrer dans la voie des réalisations pratiques. Les entrepreneurs privés d'ailleurs luttent avec une activité et une énergie bien américaines (1) ; ils ont pour eux la grande force que donne à tout service, sa bonne administration, un souci constant des besoins du public et l'accomplissement consciencieux des devoirs qui lui incombent.

(1) Ils ont organisé sur la municipalisation en Angleterre, une vaste enquête dont les résultats viennent d'être publiés dans un ouvrage intitulé : *Municipal and private operation of public utilities*. *National civic federation Report*, 3 vol. London, 1907.

D'une façon générale la doctrine politique et sociale de l'accaparement des services publics par les autorités locales, a subi, depuis deux ans en Amérique, le contre-coup des attaques dirigées contre elle en Grande-Bretagne. Quelques résultats assez médiocres ont été publiés, qui ont contribué à la déconsidérer. A New-York, à Brooklyn, à Cincinnati, à Seattle des attaques ont été dirigées contre le service des eaux où régneraient le désordre et la corruption (1).

A Richmond, une commission spéciale du conseil, appelée à examiner le service du gaz, a déclaré les appareils usés, la production insuffisante, la direction incompétente. Elle concluait à la remise de l'exploitation à une corporation privée (2).

Le 9 mars 1907, un rapport a été dressé par un agent du « State Bureau of Inspection and Supervision of Public Offices » sur la situation financière des services exploités par la ville d'Hamilton (eau, gaz, électricité) depuis 22, 16 et 10 ans respectivement. Il déclare que le gaz était en déficit au 31 décembre 1905, pour ce qui concerne uniquement l'exploitation, de 16.689 dollars, l'électricité de 4.426 dollars. Quant aux eaux, le profit apparent de 12.797 dollars, se changeait en un déficit de 230.000 dollars si on avait tenu compte des intérêts, de l'amortissement et de la dépréciation. A la suite de ce rapport le service du gaz a été fermé.

(1) V. *Report on municipal ownership*, déjà cité, p. 844.

(2) Information du *The Richmond Despatch*, citée dans le rapport ci-dessus.

On trouve déjà en Amérique une certaine littérature anti-municipaliste. Sir A. Cleveland écrit en 1905, dans une étude publiée sous la direction de l'Académie américaine de science politique et économique (1) : « Avant de réclamer une intervention croissante du gouvernement dans les entreprises d'intérêt public, le peuple américain ne doit-il pas réclamer un accroissement de l'intelligence du peuple pour l'administration des entreprises industrielles ? Jusque-là l'accroissement de l'intervention gouvernementale et l'exercice des industries par le gouvernement ne pourraient avoir lieu avec sécurité. »

Un professeur à l'Université de Pensylvanie, Sir Charles Lloyd Jones, dans une étude sur le même sujet, publiée aussi sous les auspices de l'Académie américaine de science politique et économique, fait allusion aux scandales qui suivirent les projets de rachat des tramways de Chicago depuis 1903 (2). « Les événements des derniers mois sont-ils oui ou non favorables aux entreprises municipales, c'est ce qu'on ne saurait dire (3). »

(1) A. Cleveland, *Municipal ownership as a form of government central*. New-York, 1905.

(2) Date du Bill autorisant les cités de l'Illinois à exploiter elles-mêmes leurs tramways.

(3) Voir sur le même sujet : Professeur Hugo Richard Meyer's, *Municipal Ownership in Great Britain*, 1907, New-York.

Everett W. Burdett, de Boston, *Municipal Ownership in England*, dans le *Journal of political Economy*, Boston, 1907.

Ces deux auteurs ont fait en Angleterre une enquête très sérieuse. Le premier a traité plus spécialement la question des tramways municipaux.

M. Lloyd Jônes n'ose se prononcer. Il fait partie de cette classe d'Américains qui, reconnaissant les dangers de la municipalisation dans l'état actuel des mœurs politiques et la nécessité d'un contrôle plus étroit de la part des pouvoirs publics sur certains services et spécialement le service des transports, poussent à la réglementation de cette industrie.

La législation des chemins de fer sur routes a prodigieusement augmenté pendant l'année 1906 dans tous les Etats de l'Union. 300 bills ont passé, dont 177 dans 40 Etats seulement. Ces bills, qui entrent dans les plus petits détails de la construction et de l'exploitation, sont un dérivatif au mouvement municipaliste. Ils sont mal vus cependant des intéressés qui les considèrent comme attentatoires à leur liberté, et comme constituant un premier pas vers la confiscation. Leurs craintes sont évidemment exagérées, surtout lorsqu'on juge ces bills et les prescriptions qu'ils renferment avec notre mentalité française, habituée à la réglementation à outrance, mais dans un pays de liberté et d'indépendance comme les Etats-Unis, ils choquent et provoquent des protestations indignées (1).

(1) *Report of the comittee on municipal ownership*, déjà cité.

Allemagne.

L'industrie des tramways est très développée en Allemagne et surtout en Prusse.

D'après les statistiques officielles pour l'année 1904, 234 entreprises exploitaient dans l'Empire 8.288 kil. 57 de voies, dont 231 avec 7.178 kil. 36 pour la Prusse seule (1).

Au point de vue légal, les voies ferrées ne sont pas divisées en Allemagne comme chez nous.

Les distinctions législatives sont les suivantes :

1° Grandes lignes (Vollbahnen), encore régies en Prusse par l'ordonnance du 3 novembre 1832, en Bavière par la loi du 20 juin 1885, en Saxe par les règlements du 30 septembre 1872, dans le Wurtemberg par la loi du 18 avril 1843.

Les concessions sont accordées suivant les Etats par le ministère (par exemple dans le Grand-Duché de Bade), par le Parlement, ou par le gouverneur (Alsace-Lorraine).

En général depuis la création de l'Empire, tous les

(1) Pour cette même année, l'effectif total du matériel roulant des tramways prussiens s'élevait à 15.519 unités. Ces tramways occupaient 9.707 employés et leur capital total de premier établissement s'élevait à 487.664.809 mörks (609.581.011 fr. 25).

Voir sur ce point : *La nouvelle réglementation des tramways prussiens*, par M. Vellguth, dans *L'industrie des tramways de France* du mois de février 1908.

Etats, à l'exemple de la Prusse, tendent à absorber le réseau des grandes lignes.

2° Les lignes secondaires (Nebenbahnen). Ce sont les lignes qui peu à peu doivent acquérir une importance suffisante, pour qu'il y ait lieu de les réunir au réseau d'intérêt général. Aussi les Etats les concèdent-ils d'abord à des Compagnies privées qui les construisent, puis les rachètent-ils dès qu'il y a lieu de les incorporer à ce réseau.

3° Les petites lignes (Kleinbahnen), régies dans quelques Etats seulement par des lois spéciales. En Prusse par la loi du 28 juillet 1892. Elles se subdivisent en :

a) Chemins de fer d'intérêt local. Nebenbanliche Kleinbahnen.

b) Tramways. Strassenbahnen.

Les petites lignes, appelées suivant les Etats : Kleinbahnen, Lokalbahnen, Sekundärbahnen, sont celles qui au moment de leur concession ne peuvent pas faire prévoir un développement assez important pour qu'il y ait lieu de les rattacher un jour au réseau d'intérêt général.

Au point de vue légal, nous n'examinerons que les dispositions de la loi prussienne de 1892 et des deux ordonnances qui l'ont complétée, l'une du 13 août 1898 pour les chemins de fer d'intérêt local, l'autre plus récente (26 septembre 1907) pour les tramways.

La loi du 28 juillet 1892 accorde le droit de concession :

1° Au Président de la Régence (1) (Regierungs-Präsident), « lorsque l'exploitation doit être assurée en totalité ou en partie par des moteurs mécaniques... ; lorsqu'on devra emprunter des chemins qui ne sont pas entretenus et administrés par les municipalités, comme les rues des villes, ou lorsque la voie ferrée devra traverser un ou plusieurs cercles (2) ou des territoires non prussiens » (3).

2° Au Landrath, « lorsque le tracé traverse plusieurs districts d'un même cercle ».

3° Aux autorités locales, « lorsque l'entreprise ne dépasse pas les limites d'un district ».

Les concessions sont temporaires ou perpétuelles (art. 13). Les entreprises sont surveillées et contrôlées par « les services du contrôle technique » (Technische Aufsichtsbehörde), qui ne sont autres que les directions régionales des chemins de fer de l'Etat.

La loi de 1892, votée à un moment où l'industrie des transports était encore peu développée, laissait aux services locaux une très grande liberté dans la réglementation technique.

Peu à peu les circonstances ont divisé en deux groupes les petites voies ferrées.

(1) Fonctionnaire royal placé à la tête d'une Régence, ou subdivision administrative de la province.

(2) Subdivision d'une Régence administrée par un Landrath, fonctionnaire analogue à notre sous-préfet.

(3) Art. 3. Cette loi a été publiée par le *Bulletin du ministère des travaux publics*, août 1892, p. 96. Il y a exception pour Berlin, c'est alors le directeur de la police.

D'une part ont apparu les chemins de fer d'intérêt local, dont l'exploitation à traction à vapeur ressemble à celle des lignes secondaires, qui transportent comme elles des voyageurs et des marchandises, mais dont les trains sont peu nombreux et de faible capacité ; et d'autre part les tramways, transportant surtout des voyageurs au moyen d'automotrices isolées à départs fréquents et le plus souvent à traction électrique. Aussi pour les chemins de fer d'intérêt local, un règlement d'administration public du 13 août 1898 est-il venu fixer leur réglementation spéciale. Pour les tramways le règlement technique du 26 septembre 1906 (1) a fait disparaître, sur la demande des intéressés eux-mêmes, l'arbitraire de l'administration (2), arbitraire qui résultait des changements fréquents des ingénieurs du contrôle et de leur insuffisance technique, car l'exploitation des tramways est très différente de celle des chemins de fers ordinaires.

Parmi les 175 réseaux de tramways ou petits chemins de fer adhérents actuellement à « l'Union des tramways

(1) Publié dans *L'industrie des Tramways*, février-mars-avril 1907.

(2) Par exemple certains ingénieurs voulaient que les marches d'accès des voitures fussent placées très bas pour faciliter la montée, quelques mois après ces ingénieurs étaient remplacés par d'autres qui exigeaient que ces marches fussent placées très haut afin qu'elles n'atteignent pas le passant renversé et engagé sous le véhicule. Les uns voulaient les points d'arrêts aux intersections des grandes artères, les autres loin de ces points d'intersections afin d'éviter la gêne qui en résultait pour la circulation. — Voir Vellguth, *La nouvelle réglementation des tramways prussiens*, déjà cité.

et petits chemins de fer allemands » et dont la liste vient d'être publiée à l'occasion de la onzième assemblée générale de l'Union, tenue à Mannheim les 4, 5 et 6 septembre 1907, on compte 43 réseaux appartenant à des municipalités et dont nous donnons ci-après la liste (1).

Barmen : Tramways municipaux de Barmen. Tramway municipal Barmen-Schwelm-Milspe.

Berlin : Tramways électriques de Berlin. Société par actions dont les actions sont entre les mains de la ville.

Bielefeld : Tramways électriques municipaux de Bielefeld.

Bonn : Tramways municipaux de Bonn ; chemin de fer à vapeur Bonn-Mehlem.

Breslau : Tramways municipaux de Breslau.

Colmar : Tramways électriques municipaux de Colmar.

Cologne : Tramways électriques municipaux ; chemins de fer municipaux suburbains.

Crefeld : Ville de Crefeld. Petit chemin de fer de Haffen-Crefeld.

Darmstadt : Tramways électriques municipaux.

Dortmund : Tramways électriques municipaux.

Dresde : Tramways municipaux de Dresde et en même temps : chemins de fer de la vallée de Plauen ; chemins de fer de Loschwitz-Pillnitz et de Lösznitz.

(1) *L'industrie des Tramways*, février 1908.

Dresde-Leuben : Commune de Leuben. Chemin de fer suburbain de Dresde : Laubegast-Leuben-Niedersedlitz.

Düsseldorf : Tramways municipaux de Düsseldorf ; petit chemin de fer Düsseldorf-Grafenberg-Rath-Ratingen.

Elberfeld-Westende : Tramways électriques de Barmen-Elberfeld et tramways de la ville d'Elberfeld.

Flensburg : Tramways électriques municipaux.

Francfort-sur-Mein : Municipalité de Francfort (Services électriques et des chemins de fer). Tramways municipaux y compris : tramways de Francfort à Offenbach, tramways suburbain de Francfort-sur-Mein-Escherstheim (chemins de fer municipaux de la Forêt).

Freiberg-i-Sa : Tramways électriques municipaux.

Fribourg-in-Brisgau : Tramways électriques municipaux.

M. Gladbach : Tramways électriques municipaux et tramways réunis de M. Gladbach-Viersen-Dulken et Viersen-Süchteln.

Grandenz : Tramways électriques municipaux.

Halberstadt : Tramways électriques municipaux.

Hamm-i-W. : Tramways électriques municipaux.

Herten : Tramways Recklinghausen-Herten-Wanne appartenant conjointement aux trois communes desservies.

Karlsruhe : Tramways électriques municipaux.

Königsberg : Tramways électriques municipaux.

Köpenick : Tramways de Köpenick.

Kreischa : Union des communes pour les tramways électriques de Niedersedlitz-Lockwitz-Kreischa.

Ludwigshafen : Tramways municipaux.

Mayence : Tramways municipaux.

Mannheim : Tramways électriques municipaux.

Metz : Tramways électriques municipaux.

Mulheim-sur-Rhin : Tramways électriques municipaux.

Münich : Tramways municipaux de Munich.

Nuremberg : Tramways de Nuremberg-Furth.

Offenbach-sur-Mein : Tramways électriques municipaux.

Osnabrück : Tramways électriques municipaux.

Pirmasens : Entreprise municipale d'électricité.
Tramway électrique de Pirmasens.

Recklinghausen : Tramways de Herne-Bankau-Recklinghausen, appartenant aux trois communes desservies.

Remscheid : Société des tramways de Remscheid, dont la ville possède la majorité des actions.

Reydt : Tramways municipaux.

Solingen : Tramways de la ville de Solingen et du cercle de Solingen, tramways d'Elberfeld-Kronenberg-Remscheid. Les premiers appartiennent à la ville et sont concédés à la « Société des petits chemins de fer de Solingen ».

Trèves : Tramways municipaux.

Witten : Tramways de la Marche desservant : Witten, Bommern, Annen, Langendreer, Werne, Lütgendortmund et Laer, et appartenant aux localités desservies.

Il nous a été matériellement impossible dans le cadre de cette étude d'examiner un à un tous ces réseaux. Nous nous sommes attachés à choisir ceux qui suivent parmi les plus importants et dans toutes les régions de l'empire, afin de donner à nos conclusions plus d'exactitude et de faire disparaître autant que possible les particularités locales qui pourraient les fausser (1).

Dresde.

Les tramways de Dresde étaient exploités avant leur rachat par deux Compagnies privées : « Dresdner Strassenbahn » et « Deutschen Strassenbahngesellschaft ».

En 1905, à la suite d'un accroissement considérable de cette cité et d'une augmentation inquiétante des dépenses publiques, augmentation qui, de l'aveu même des magistrats municipaux, ne pouvait être couverte par une élévation correspondante des impôts et des taxes locales, le conseil de ville décida de prendre à son compte le service des tramways.

(1) Nous devons à la bienveillance des directeurs des différents réseaux les documents qui nous ont permis l'étude suivante. Nous les remercions ici de l'empressement avec lequel ils nous ont aidé dans l'enquête à laquelle nous nous sommes livrés.

La ville désirait l'augmenter, créer de nouvelles lignes et établir un trafic plus en rapport avec la circulation. Les profits nets devaient constituer un fonds dit de bénéfices, qui serviraient dans l'avenir à suppléer aux insuffisances des recettes locales.

Des traités de rachat étaient signés le 11 avril et le 15 juin 1905 avec les deux Compagnies.

La « Deutsche Strassenbahngesellschaft » tombait le 1^{er} juillet 1905 entre les mains de la ville aux conditions suivantes : Les actions de la société, d'une valeur nominale de 1.000 marcs, étaient échangées contre des obligations à revenu fixe de 4 0/0, représentant 167 0/0 de la valeur cotée en bourse au moment du rachat.

Pour les « Dresdner Strassenbahnen », le rachat ne prenait date qu'au 30 décembre 1905. Chaque action de la société d'une valeur nominale de 2.000 marcs, était échangée contre une obligation de 1.000 marcs, plus une somme de 65 marcs au comptant, payable le 2 janvier 1906. La ville se chargeait du dividende de 8 1/4 0/0 pour l'exercice 1905.

La ville, pour faire face à ces dépenses, contractait un emprunt de 40 millions de marcs à 3 1/2 0/0, dont 36 millions seulement étaient émis au 31 décembre 1906, et couvrait le surplus des frais avec ses ressources ordinaires.

Au total le prix d'acquisition s'est élevé à 46.753.795 marcs, soit 18.730.416 pour la « Deutsche Strassenbahn-

gesellschaft » et 28.023.379 pour les « Dresdner Strassenbahnen ».

Les deux réseaux ont été confondus en un seul, le « Stadtische Strassenbahn ».

Par décision du conseil de ville, décision approuvée par le pouvoir central, il est administré de la façon suivante :

A sa tête une direction composée d'un bourgmestre, désigné par le conseil sur la proposition du « Oberburgmeister », et de un ou plusieurs directeurs techniques. En fait la ville a conservé les deux directeurs des réseaux privés. La direction règle toutes les questions courantes d'exploitation, elle passe les contrats ordinaires et s'occupe du personnel.

A coté d'elle se trouve la « Délégation des Tramways » (Strassenbahnausschluss), composée de 6 membres du conseil de ville, délégués par le conseil tout entier. C'est plutôt une commission de contrôle et de surveillance qu'un conseil d'administration. Son rôle est financier et elle sert de trait d'union entre la direction technique et le conseil de ville, qui s'est réservé les questions les plus graves, dépenses extraordinaires, modifications de tarifs, et gestion de la caisse de retraites des employés.

Au point de vue financier, la confusion est absolue avec l'administration de la ville. Les recettes brutes sont versées au fur et à mesure de leur perception dans la caisse municipale ; les fonds nécessaires aux dépenses

d'exploitation sont puisés de la même façon dans cette caisse (1).

Le budget du service n'est qu'un chapitre du budget général. Le bourgmestre directeur dresse de temps à autre et sans grande régularité, un rapport sur la situation de l'exploitation. Ce rapport publie simplement les recettes du trafic, mais ne donne aucune indication sur les dépenses, la rémunération du capital et les versements aux réserves, la dette des tramways se trouvant confondue avec la dette générale de la ville. Le dernier rapport paru (2) (c'est en même temps le premier) embrasse la période qui va du 1^{er} juillet 1905 au 31 décembre 1906. Les renseignements qu'il fournit sont succincts. D'ailleurs l'exploitation est encore trop récente pour qu'on puisse l'apprécier sainement.

Les résultats des deux anciens réseaux y sont mélangés. Par suite de la dualité des points de départ de la régie pour les deux réseaux, nous ne donnerons que les résultats de l'année 1906, sans nous occuper de l'exploitation de l'ancien réseau « Deutsche Strassenbahngesellschaft » pendant les six derniers mois de 1905.

(1) Renseignements fournis par les directeurs du service.

(2) *Verwaltungsbericht der städtischen Strassenbahnen in Dresden auf die Zeit, vom 1 juli 1905 bis zum 31 december 1906*. Publié à Dresde en août 1907.

I. — *Lignes de tramways proprement dites.*

Longueur exploitée	145 k. 147
Nombre de kil. voitures parcourus :	
Motrices : par jour moyen	57.864
par an	21.120.536
Remorques : par jour moyen	17.030
par an	6.215.846
Total par an	27.336.382
Nombre de voyageurs transportés	95.071.230
Recettes totales en marcs.	8.665.380
par kil. voiture en pf.	31,70
par voyageur	9,1
Voyageur par kilom. voiture	3,5

II. — *Lignes appartenant à l'Etat.*

Longueur exploitée	20 k. 47
Nombre de kil. voitures parcourus :	
Motrices : par jour moyen	3.801
par an	1.387.218
Remorques : par jour moyen	1.019
par an	371.991
Total par an	1.759.209
Nombre de voyageurs transportés	4.568.289
Recettes totales en marcs.	560.745
par kil. voiture en pf.	31,87
par voyageur	12,3
Voyageurs par kil. voiture	2,6

III. — *Lignes appartenant à plusieurs communes.*

Longueur exploitée	5 k. 98
Nombre de kil. voiture parcourus :	
Motrices : par jour moyen	935
par an	341.204
Remorques : par jour moyen	134
par an	48.892
Total par an	390.096
Nombre de voyageurs transportés	776.271
Recettes totales en marcs.	110.473
par kil. voiture en pf.	28,32
par voyageur	14,2
Voyageurs par kil. voiture	2

Ayant été dans l'impossibilité de nous procurer les comptes généraux de la ville, les dépenses afférentes à ce réseau nous sont inconnues.

Münich.

En 1897, il intervint entre la ville de Munich et la Compagnie des tramways une convention aux termes de laquelle, la ville prenait à sa charge la transformation électrique du réseau et garantissait à la Compagnie, qui continuait à assurer l'exploitation, un rendement annuel équivalent à celui de l'exercice 1897-1898, jusqu'à l'expiration de la concession.

La ville obligeait la Compagnie à réduire ses tarifs et à percevoir un prix unique de 10 pfennigs (0 fr. 125), avec la correspondance gratuite. On avait cru que l'accroissement du nombre des voyageurs résultant de cette diminution suffirait à la couvrir. Seulement on avait compté sans l'accroissement des frais d'exploitation occasionné par la plus grande intensité du service. Les évaluations du surcroît de dépenses furent dépassées pour plus de 100 0/0.

Pour l'exercice financier 1900-1901, on constate que comparativement à l'exercice précédent, le chiffre des voyageurs transportés avait augmenté de 56 0/0, celui de la recette brute de 53 0/0, celui des kilomètres automotrices parcourus de 66 0/0, celui des kilomètres remorques de 117 0/0 et celui des dépenses de 67 0/0.

De 1897 à 1900, la ville avait engagé 13.250.000 francs environ dans la transformation. Depuis 1900, date de l'achèvement de cette transformation, jusqu'à 1904, les excédents de recettes n'ont pu assurer le service des intérêts. Chaque année la ville a dû dans ce but verser des subventions assez élevées (en 1902 jusqu'à 375.000 fr.) (1).

Par deux décisions des 7 et 12 juin 1907, l'assemblée municipale a décidé de faire entrer ce service au nombre de ses entreprises et de l'exploiter en régie.

C'est le conseil de ville lui-même qui l'administre comme les services du gaz et de l'électricité. Au point de vue financier le service a cependant une comptabilité distincte de celle de la ville (2). La ville émet les emprunts nécessaires aux extensions et améliorations.

Au point de vue technique, la direction appartient à un directeur spécial ayant sous ses ordres plusieurs ingénieurs.

L'entreprise est regardée comme devant devenir pour la ville une source de revenus.

Les résultats d'exploitation les plus récents (1906-1907) sont les suivants (3) :

(1) Vellguth, *Les nouveaux tarifs des tramways allemands*, rapport déjà cité.

(2) Renseignements fournis par M. le directeur de l'exploitation.

(3) *Geschäftsbericht der Städtischen Strassenbahnen in München für das Betriebsjahr 1906-1907.*

	1906-1907	1905-1906
Longueur du réseau	58 k. 62	54 k. 49
Longueur des voies	131 k. 43	123 k. 57
Kilomètres voitures parcourus. .	15.855,876	12.675,635
Nombre des voyageurs transportés	64.304,568	54.641,632
par kil. voiture.	4,06	4,31
Recettes d'exploitation . . . M.	6.406.903	5.433.013
par kil. voiture . . Pf.	40,41	42,86
Dépenses d'exploitation. . . M.	3.725,088	3.166.967
par kil. voiture. . Pf.	23,49	24,98
Produit brut. M.	2.681.815	2.266.046
Coefficient d'exploitation	58,069 0/0	58,291 0/0

Les bénéfices d'exploitation pour 1906-1907, auxquels il faut ajouter 136.055 marcs de recettes diverses, s'élèvent au total à 2.817.870 marcs qui ont reçu l'affectation suivante :

Intérêts des sommes avancées en compte-courant.	55.876,33
Contribution pour la surveillance des dépôts . . .	16.037,26
Redevance contractuelle à l'ancienne Compagnie .	1.002.796,38
Fonds de renouvellement (6 0/0 des recettes d'exploitation)	384.414,21
Intérêts du capital	496.907,73
Amortissements	355.440,54
Redevance pour l'usage des voies publiques . . .	120.856,45
Total	2.432.328,90
Ce qui laisse un bénéfice net de	385.541,10

Ces résultats sont-ils satisfaisants? En eux-mêmes oui. Mais il ne faut pas oublier que le service a une dette énorme du chef de la transformation électrique et des déficits de l'exploitation qu'ont entraînés les abaissements de tarifs.

En juillet 1907, la liquidation de la société a montré

que l'actif s'élevait à 7.099.532 marcs (8.874.416 fr.) pour un capital-actions de quatre millions de marcs.

Au service des tramways est rattaché un service d'autobus (au nombre de quatre) pour promener les étrangers qui visitent la ville. Au point de vue financier l'entreprise est désastreuse (exercice 1906-1907).

Recettes totales. . . M.	26.634	Dépenses totales. . .	65.845
Par kil. voiture. . . Pf.	37,57	—	95,32
Par kil. personne. . .	5,75	—	14,22
Par voyageur. . . .	5,87	—	14,50
Déficit.	39.180 M.		

Ces autobus représentent un capital non amorti de 53.591 marcs.

Cologne.

La ville de Cologne exploite au total 144 kil. de tramways ou petits chemins de fer suburbains (tramways 73 kil.), qui dépendent de l'administration générale des entreprises industrielles municipales.

La construction et l'exploitation de ce grand réseau sont divisées au point de vue technique de la façon suivante :

1° La direction des tramways de la ville administre et exploite le réseau urbain et en outre exploite trois réseaux suburbains :

A. — Kleinbahn Cöln-Rath-Königsforst (1).

(1) Ce réseau transporte aussi les marchandises.

B. — Kleinbahn Cöln-Bruck.

C. — Kleinbahn Cöln-Mulheim-Berg-Gladbach, qui sont électriques, pour le transport des voyageurs.

2° La direction des tramways suburbains administre les quatre réseaux suburbains, mais n'en exploite qu'un, le réseau D. Kleinbahn Cöln-Frechen-Benzelrath, qui est à vapeur pour les voyageurs et pour les marchandises.

Enfin deux lignes sont actuellement en construction (Kraftwerk-Ostheim et Gathaus-Königsforst).

Occupons-nous plus particulièrement du réseau urbain.

La ville exploite en fait ce réseau depuis le 1^{er} janvier 1899, en droit elle n'en est propriétaire que depuis le 1^{er} janvier 1900. Elle l'a acheté à la Compagnie privée qui l'exploitait. Le prix d'achat se divise en deux, une somme fixe représentative de la valeur des immeubles, payée sur la caisse des épargnes de la ville et que le service rembourse par annuités variables, et une rente payée annuellement sur les produits de l'exploitation et représentant le prix de la cession de concession, l'indemnité de rachat.

La ville dès le rachat a entrepris « l'électrification » du réseau et la construction de lignes nouvelles. Elle a émis pour cela deux emprunts rémunérés par l'exploitation.

La ville ne profite pas des bénéfices nets de l'entreprise, mais chaque année une somme variable (pour

1906-1907 : 150.000 marcs) est versée dans la caisse municipale à titre d'indemnité pour l'utilisation du sol des rues. En fait cette somme n'est pas affectée par la ville à l'entretien des rues, ce qui serait logique, mais aux dépenses municipales générales. Si après ce versement, le service des intérêts, de l'amortissement et des fonds de réserve, un profit net subsistait, ce qui ne s'est pas encore produit, il serait procédé à des améliorations dans l'exploitation ou à des diminutions de tarif (1).

Le réseau urbain et les réseaux suburbains ont des comptes annuels et des budgets séparés, établis suivant les règles commerciales et soumis à l'approbation de l'autorité municipale.

Voici les résultats d'exploitation du réseau urbain (2).

(1) Renseignements fournis par M. le directeur du service urbain.

(2) *Bericht über die Verwaltung der Städtischen Bahnen für den Zeitraum vom 1^{er} april 1906 bis 31 märz 1907*. Nous y avons puisé tous les résultats financiers relatifs au réseau urbain et aux réseaux suburbains.

	1906-1907		1905-1906		Comparaison	
	Total	Par kilom. voit.	Total	Par kilom. voit.	Total	Par kilom. voit.
Kilomètres voitures	18.380.227	—	16.113.377	—	+ 2.275.850	—
Personnes transportées.....	76.713.038	4,2	65.255.843	4,0	+ 11.457.195	Pers. + 0,2
Recettes d'exploitation.....	M. 6.674.443	Pf. 36,3	M. 5.938.569	Pf. 36,9	M. + 735.874	Pf. — 0,6
Dépenses d'exploitation.....	4.258.393	23,2	3.644.009	22,6	+ 614.384	+ 0,6
Profit brut.....	2.416.050	13,1	2.294.501	14,2	+ 121.489	— 1,1
Coefficient d'exploitation.....	64 0/0	—	1,36 0/0	—	+ 64 0/0	—

La dette non encore amortie était en avril 1906 de :

Emprunts pour l'électrification et les constructions nouvelles	17.471.932
Emprunt à la caisse municipale pour le rachat des meubles et immeubles de l'ancienne compagnie.	4.859.701
Total.	29.034.633

Le rapport pour l'année 1906-1907 fait remarquer avec justesse que si l'on retranche du profit brut d'exploitation la rente annuelle due à la « Kölnische Strassenbahngesellschaft » comme indemnité de rachat, soit 1.106.250 marcs et les sommes représentant la dépréciation et le renouvellement soit 1.051.314 marcs, il ne reste plus que 137.000 marcs pour couvrir les frais de rémunération des emprunts, ce qui est insuffisant. Rien que pour l'amortissement prévu de l'emprunt à la caisse de la ville et des emprunts pour constructions nouvelles, il faut compter déjà 413.527 marcs. Il manquera donc pour l'amortissement seul 280.000 marcs environ.

En dehors des ressources de l'exploitation proprement dite, le service perçoit plusieurs redevances des autres tramways qui empruntent ses voies. Le petit chemin de fer du cercle « Köln-Bonner » lui doit à ce titre 60.371 marcs par an ; en fait pour l'année 1906-1907 il n'a versé que 30.185 marcs ; les autres petits chemins de fer suburbains exploités par la ville lui ont versé au même titre 10.071 marcs pour cette même année, ainsi qu'une autre somme de 14.482 marcs représentant la part due par eux dans l'indemnité annuelle de rachat à l'ancienne compagnie privée.

Au 1^{er} avril 1907, le réseau urbain représentait un capital nominal (Buchvert) de 27.007.524 marcs, le total des recettes brutes s'élevait à 6.674.443 marcs, soit 24,7 0/0 du capital, le total des recettes nettes à 2.416.050 marcs soit 8,9 0/0 du capital, ce qui constitue un taux relativement élevé.

Malheureusement ce réseau a une lourde dette, la ville l'a racheté dans des conditions défavorables, elle s'est engagée à verser de lourdes annuités et le taux de remboursement et d'amortissement des emprunts et avances qui lui ont été consenties est très élevé. Ce taux qui n'est que de 4,2 0/0 pour l'emprunt relatif aux améliorations et constructions nouvelles, s'élève à 11 0/0 pour les avances faites par la caisse municipale et destinées au rachat du capital mobilier et immobilier. Bien qu'elle engloutisse tous les profits de l'exploitation, cette méthode d'amortissement élevé a le grand avantage de libérer rapidement l'entreprise. Etant donné le développement du réseau cette façon de procéder est la meilleure.

En 1901 les résultats d'exploitation étaient les suivants (1) :

Longueur de ligne exploitée.	55 k. 9
Capital engagé. francs	43.133.444
Kilomètres-trains.	6.675.200
Recettes totales d'exploitation francs	4.112.050

(1) René Kœchlin, *Les tramways urbains en France, Allemagne et Suisse. Etude d'après les statistiques officielles*, octobre 1903.

Dépenses totales d'exploitation	francs	3.831.571
Bénéfice total d'exploitation	francs	280.479
En 0/0 du capital.		2,14
Coefficient d'exploitation		93 0/0
Recettes par kil. train.	francs	0,62
Dépenses par kil. train.	francs	0,58

La situation financière n'était donc pas très satisfaisante en 1901 et cependant la municipalité ne s'était pas laissée entraîner aux diminutions rapides de tarifs que réclamait le public. Elle n'avait pas commis la faute de la majorité des villes allemandes (1). La Compagnie privée qui exploitait avant elle avait dès 1890 diminué progressivement ses tarifs, en tenant compte des nécessités de l'exploitation. Jusqu'en 1890, les prix variaient entre 15 pf. (0,1875) et 50 pf. (0,625). Le dimanche et les jours de semaine après 10 heures du soir un supplément de 10 pf. (0,125) était perçu. En 1891 on fixe à 25 pf. (0,3125) le maximum de perception. En 1892 le tarif du dimanche fut supprimé et l'on abaissa à 5 pf. (0,0625) le supplément de nuit. En 1894 on adopta le tarif au comptant encore en vigueur, et au moment du rachat la ville prolongea simplement la longueur des sections à 10 pf. (0,125) (2).

Tarifs au comptant :

15 pf. (0,1875), parcours d'une ligne entière, soit 5 k. 8 en moyenne.

10 pf. (0,125), parcours d'une section de ligne, soit 2 k. 2 en moyenne.

(1) Voir notre deuxième partie, chapitre IV, *suprà*, p. 136.

(2) Vellguth, *Les nouveaux tarifs allemands*. Déjà cité.

20 pf. (0,25) parcours sur plusieurs lignes.

30 pf. (0,375), 40 pf. (0,50), cartes délivrées le matin et donnant droit à plusieurs trajets suivant des combinaisons diverses.

Abonnements établis en 1904.

6 sortes d'abonnements différents qui, comme recette moyenne par kil. voiture (exercice 1906-1907), ne donnent que 5, 19 pf. alors que les tarifs au comptant donnent 31,3 pf.

Ces abonnements n'existent que depuis 1904 ; ils ne sont pas, comme on le voit, de nature à relever les recettes.

Nous donnons ci-dessous à titre documentaire les résultats des quatre réseaux suburbains « Vorortbahnen » exploités par la ville.

A. — *Kleinbahn Cöln-Rath-Königsforst.*

	1905-1906	1906-1907	0/0 en plus ou en moins
Longueur exploitée.	6,9	6,9	
Recettes voyageurs . . . M.	120.038,52	150.790,66	+ 25,6
» marchandises	665,31	1.309,76	+ 31,2
» totales (y compris divers).	120.870,32	152.501,16	+ 26,2
Dépenses d'exploitation (1) .	86.648,40	125.716,48	+ 45,1
Part dans les nouvelles constructions du réseau urbain et rente à l'ancienne Compagnie privée.	27.168,21	21.436,44	— 21,1
En 0/0 de l'ensemble des dépenses.	20,4	14,6	— 28,4
Total des dépenses, y com-			

(1) Y compris les redevances et la rente à la Compagnie privée ancienne.

pris les taxes et redevances. .	115.857,72	147.152,92	+ 27,6
Kilomètres voitures parcourus	317.184	395.687	+ 24,7
Recette voyageur par kilom. voiture. Pf.	36,68	36,87	+ 0,5
Dépense totale par kilom. voiture	36,53	37,49	+ 1,8

Bénéfices bruts de l'exploitation :

1903.	M.	2.564,59
1904.		20.321,17
1905		49.418,33
1906		57.306,01
La rente payée à l'ancienne Compagnie s'élève à. .		12.025
La redevance aux tramways urbains à		9.410
Restant pour les réserves		25.676
Intérêts et amortissements (3,90 0/0 du capital). .		44.476
Le capital s'élevant à		1.414.040

B. — *Kleinbahn von Cöln nach Brück* (1906-1907).

Longueur exploitée.	4 k. 8
Recettes totales	20.477 M.
Dépenses totales (1)	29.887 »
Kilom. trains parcourus.	70.181 K.
Recette par kil. train.	28,5 pf.
Dépense par kil. train	42,5 »
Déficit.	9.410 M.

C. — *Kleinbahn Cöln-Mulheim-Bergisch-Gladbach*.

L'exploitation ne date que du 12 décembre 1906. Les résultats suivants embrassent la période 12 décembre 1906-31 mars 1907.

Longueur exploitée	14 k. 075
Recettes totales.	M. 53.926,46
Recettes voyageurs	53.655,71
Dépenses totales.	95.565,14
Kilomètres voitures parcourus	189.389
Déficit d'exploitation.	41.639

D. — *Kleinbahn Cöln-Frechen-Benzelrath.*

Longueur exploitée : 14 k. 60.

Voici les résultats d'exploitation.

	1906	1905	Plus ou moins 0/0
Recettes voyageurs	118.571,52	118.229,40	+ 0,3
Marchandises	396.683,73	340.390,34	+ 16,5
Diverses	10.523,02	4.261,89	+ 146,9
Totales.	525.778,27	462.881,63	+ 13
Dépenses totales	284.188,71	262.241,04	+ 8,4
Bénéfices d'exploitation	241.589,56	200.640,59	+ 20,4
Nombre de personnes transportées.	513 851	554.422	— 7,3
Quantités de marchandises transportées	605.951	514.105,3	+ 17,9
Coefficient d'exploitation.	54,3 0/0	56,7 0/0	— 4,2
Recette par voyageur transporté pf.	23	21,3	+ 8
Recette par t. de marchandise »	62	66	— 5,1

Königsberg.

L'entreprise municipale de tramways de Königsberg est l'une des plus anciennes de l'Allemagne.

C'est la municipalité qui, en 1895, a construit la première ligne électrique de la ville ; en 1901 elle rachetait le réseau privé à traction animale qui existait concurremment avec son propre réseau et le transformait.

La ville a contracté trois emprunts successifs pour faire face aux dépenses de construction, d'achat et de transformation, en 1896, 1899 et 1901.

A la fin de l'année 1906, la longueur du réseau était de 51 k. 11, au total en comprenant les voies accessoires de 64 k. 60.

Le service est administré directement par la ville. Au point de vue technique, sa direction est commune avec celle de la distribution d'énergie électrique, il a cependant un chef d'exploitation spécial ; au point de vue financier ses comptes forment un chapitre de l'ensemble des comptes des entreprises industrielles municipales. Chaque année, un ou plusieurs des magistrats de la ville les établissent et les présentent à l'approbation de l'assemblée.

Le service verse à la ville, comme droit de péage pour l'occupation des rues, une redevance fixe de 60.000 marcs par an, plus des sommes variables pour l'entretien du pavage et l'enlèvement des neiges (en 1906-1907 6.000 marcs) (1).

Les résultats financiers sont mauvais. En 1897 la ville dut couvrir un déficit de 25.500 francs ; de 1899 à 1903, pour un capital nominal qui s'élevait à cette dernière date à 6.280.000 francs, il lui a fallu de nouveau verser pour équilibrer les bilans des sommes dont le total s'est élevé à 242.000 francs environ. En 1902 le déficit était de 97.500 francs.

(1) Renseignements fournis par le directeur du service.

La cause principale de ces mauvais résultats a été l'insuffisance des tarifs. Le 9 septembre 1901 la municipalité avait bien décidé l'application d'un tarif plus élevé, mais le relèvement ne suffit pas. Dans son rapport annuel du 12 janvier 1902, le magistrat rapporteur disait : « il semble douteux qu'il (le nouveau tarif) ait atteint le but visé, car si notre bilan désastreux et les très graves mécomptes que nous avons subis sur nos lignes suburbaines sont attribuables en grande partie à la dépression économique régnante, il n'en reste pas moins acquis que les transports à bas prix ont, eux aussi, contribué à créer l'état de choses existant. En conséquence et avant même l'expiration complète des deux années pour lesquelles nous établissons provisoirement le nouveau tarif, il faudra bien qu'on examine à nouveau si un remaniement s'impose » (1). Le 1^{er} avril 1903, un nouveau relèvement était voté.

Malgré cela, c'est en 1906-1907 seulement que pour la première fois le service a couvert ses dépenses en versant une somme minime aux réserves.

Voici les résultats de l'exploitation pour 1906-1907 (2).

	1906	1905
Kilomètres voitures parcourus	4.063.754	3.664.610
Recettes de l'exploitation M.	1.347.521	1.251.499
» par kilomètre voiture . . . pf.	0,33	0,34
Dépenses d'exploitation M.	1.024.534	962.725
» par kilomètre voiture . . . pf.	0,25	0,26
Produit d'exploitation	322.987	288.774

(1) Velluth, *Les nouveaux tarifs des tramways allemands*, déjà cité.

(2) *Geschäftsbericht städtische electrische Strassenbahn, 1906-1907.*

En 1906, la recette moyenne par voyageur transporté a été de 10 pfennigs, la dépense de 7 pfennigs.

Les recettes d'exploitation se répartissent entre les tarifs de la façon suivante :

I. — *Tarifs au comptant.*

1 ^o Trajet direct (moyenne 2 k. 5).	10 pf.	872.034,20
soit 64,7 0/0 de la recette totale.		
2 ^o Avec transbordement sur réseau urbain	15 pf.	185.517,45
soit 13,8 0/0 de la recette totale.		
3 ^o Avec transbordement sur réseau extraurbain, ...	20 pf.	20.496,60
soit 1,5 0/0.		

II. — *Abonnements.*

1 ^o Parcours sur une seule ligne, ...	1 marc.	159.197
soit 11,8 0/0 de la recette totale.		
2 ^o Parcours sur plusieurs lignes	1 m. 50	17.072
soit 1,3 0/0.		
3 ^o Autres cartes.		93.204,30
soit 6,9 0/0.		

Examinons maintenant comment a été fait le service des intérêts, de l'amortissement et des réserves.

Pour un actif net de 5.837.560 marcs, le service avait au 1^{er} avril 1906 un capital emprunté de 5.313.293 pour lequel il a été servi :

Intérêts	205.118, soit 3,86 0/0 du capital emprunté
Amortissements	119.972, soit 2,26 0/0 »

Ce qui laisse au 1^{er} avril 1907 un capital à amortir s'élevant à 5.193.319 marcs.

Fonds de réserve . . . 8.024 M., soit 0,13 0/0 du capital total.

Soit au total une somme de 333.114 marcs.

Les produits de l'exploitation seuls n'ont donc pas suffi. D'autres ressources ont permis cette année au service de ne pas faire appel aux subventions de la caisse municipale.

Le compte de profits et pertes se solde toutefois par une perte de 140.991 marcs.

Quoique ancienne cependant, cette entreprise ne donne donc que de mauvais résultats financiers.

Francfort-sur-Mein.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1898, les tramways de Francfort-sur-Mein ont été exploités par une Compagnie privée et sont demeurés à traction animale. A cette date la ville a racheté toute l'entreprise, à part un petit tronçon, un dépôt et les maisons d'habitation des employés dont nous parlerons tout à l'heure.

Comme prix de l'acquisition de 1898, la ville a payé en chiffres ronds la somme de 2.230.000 marcs (2.787.500 francs) pour les immeubles et les meubles. En outre, comme indemnité de rachat, elle s'est engagée à verser à l'ancienne Compagnie jusqu'au 31 décembre 1914, date de l'expiration de la concession, une rente annuelle fixe de 292.920 marcs (366.150 fr.).

Enfin, au 1^{er} août 1900, la ville acquérait la ligne « Bockenheimer Warte Frankfürtsstrasse Rödelheim », le dépôt de Schönhof et un bâtiment servant de logement aux employés, le tout contre une somme fixe de

40.000 marcs (50.000 fr.) et le paiement d'une rente calculée sur un capital de 405.000 francs. Cette dernière rente est couverte par les bénéfices de l'exploitation. Quant au prix principal de 2.230.000 marcs, la ville se l'est procuré au moyen d'un emprunt public.

L'exploitation a son budget spécial. Chaque année une somme est prélevée sur les profits nets et consacrée à l'ensemble des entreprises industrielles de la ville et aux dégrèvements d'impôts. C'est seulement lorsque la municipalité a fixé l'emploi du produit brut d'exploitation, lorsqu'elle a doté la caisse générale des entreprises industrielles municipales, que s'il reste quelque chose, on le verse au fonds de réserve et de renouvellement (1).

Donc pas d'autonomie financière. Avec les revenus de tous ses services industriels, la ville constitue une masse dans laquelle elle puise, faisant vivre ainsi les services en déficit avec les bénéfices des autres.

Voici pour 1906-1907, la façon dont le conseil a réparti le produit d'exploitation, qui s'élevait à 2.988.662 m. 92.

1. Dotation à la caisse de pension du personnel. M.	79,050
2. Versements de pensions aux veuves et orphelins d'employés	16,230
3. Rente à l'ancienne Compagnie.	327,623,90
4. Etablissement, entretien et pavage de la voie terrestre	235,166,66
5. Part versée aux dépenses générales des entreprises industrielles municipales.	69,578,44

(1) Renseignements fournis par M. le directeur du service.

6. Pour couvrir en partie le déficit des tramways suburbains	90.300
7. Intérêts (3,8 0/0) et amortissement (1,5 0/0) du capital emprunté.	668.390,10
8. Versements pour l'exploitation (?).	65.000
9. Versements aux réserves et pour le renouvelle- ment	275.000
10. Profit net.	1.462.323,82
	2.988.662,92
Au 31 mars 1907 le capital emprunté s'élevait à .	13.918.255,65
dont il avait été amorti.	1.214.083,16
Il restait donc à amortir	12.704.172,49

La répartition du produit d'exploitation paraît peu logique. Certaines rubriques trouveraient plus exactement leur place dans les dépenses d'exploitation, par exemple l'entretien des voies; d'autres sont trop vagues, par exemple la 8°: « Versements pour l'exploitation ». Il est impossible de savoir ce que cela signifie.

Ces défauts dans l'établissement des comptes rendent très difficile l'examen de la situation financière. Il est bien certain par exemple que le produit brut d'exploitation « Brüttoüberschuss » de 2.988.662 marcs ne correspond pas à ce qu'on appelle habituellement de ce nom, c'est-à-dire à la différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation. Il est impossible aussi de savoir ce que vaut l'entreprise, le montant des emprunts effectués ne correspondant pas à cette valeur.

Tels qu'ils sont indiqués, les résultats de l'exploitation semblent satisfaisants. Ils le seraient peut-être moins si l'on mettait plus d'exactitude dans la répartition des dépenses.

	1900		1901		1902		1903		1904		1905		1906	
	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
RECETTES														
Tarif au comptant.	3.530.466,80		3.858.477,53		3.943.520,80		4.290.020,95		4.563.774,85		4.827.122,50		5.288.659,40	
Cartes	493.130,35		521.775,02		634.498,49		683.641,32		791.092,02		960.204,48		1.076.224,25	
Poste	—		31.054,31		31.203,90		31.430,62		31.377,		31.559,85		31.532,50	
Recettes diverses	58.571,71		66.705,72		60.144,89		112.294,43		113.973,63		135.874,20		149.860,91	
Total.	4.082.168,86		4.478.012,60		4.669.368,08		5.117.387,32		5.500.217,50		5.954.761,03		6.546.297,06	
Par kilom. voiture	45,36 pf.		37,46 pf.		37,10 pf.		38,59 pf.		39,64 pf.		39,55 pf.		38,32 pf.	
DÉPENSES														
Total	2.481.975,46		2.533.029,25		2.754.280,41		2.811.090,31		3.047.751,69		3.155.851,55		3.557.634,14	
En 0/0 des recettes	60,8 0/0		56,6 0/0		59 0/0		54,9 0/0		55,4 0/0		53 0/0		54 0/0	
Par kilom. voiture.	27,58 pf.		21,2 pf.		21,9 pf.		21,05 pf.		22,0 pf.		20,96 pf.		20,83 pf.	
Recette brute.	1.600.193,37		1.944.983,35		1.915.087,67		2.306.297,01		2.452.465,81		2.798.909,48		2.988.662,92	
Recette nette	432.762,37		506.709		488.763,81		898.592,42		983.156,80		1.097.844,33		1.162.323,82	

Les tarifs sont ainsi fixés depuis le 1^{er} avril 1904.

I. — *Tarifs au comptant.*

Jusqu'à	4 kilomètres.	40 Pf.
6	—	15
8	—	20
10	—	25

Avec un supplément de 5 pf. par kilomètre en plus.

II. — *Cartes hebdomadaires, parcours réduits.*
Jours ouvrables seuls.

Kil.	Un voyage par jour	Deux voyages par jour
3	30 pf. par mois	60 pf. par mois
4	35 —	70 —
5	40 —	80 —
6	45 —	90 —
7	50 —	1 m. —
8	55 —	1,10 —
9	60 —	1,20 —
10	65 —	1,30 —

5 pf. et 10 pf. par kilomètre en sus.

III. — *Cartes à voyages illimités.*

Kil.	Jours ouvrables seuls	Tous les jours
3.	5 mares par mois	6,25 par mois
4.	5,75 —	7 —
5.	6,50 —	7,75 —
6.	7,25 —	8,50 —
7.	8 —	9,25 —
8.	8,75 —	10 —
9.	9,50 —	10,75 —
10.	10,25 —	11,50 —

Avec un supplément de 75 pf. par kilomètre en plus.

En plus cartes spéciales à chaque ligne , et cartes d'écoliers.

Pour l'exercice 1906-1907, les abonnements représentent 1.076.224 marcs sur un total de recettes s'élevant à 6.364.883 marcs.

Düsseldorf.

La ville de Düsseldorf détient ses tramways depuis l'année 1899. En fait la Compagnie fermière qui les exploitait à cette époque ne s'est dessaisie de cette exploitation qu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle l'électrification du réseau a été terminée. Depuis lors le service est en régie.

Le capital nécessaire à la conduite de l'exploitation et à l'achèvement du réseau est fourni par l'emprunt au fur et à mesure des besoins.

Le budget et les comptes du service ne forment qu'un chapitre du compte général des entreprises industrielles municipales. Si des bénéfices nets apparaissent lorsque le service des intérêts et de l'amortissement a été fait et que des versements aux réserves ont été effectués, ces bénéfices ne sont pas versés à la caisse de la ville, mais employés uniquement à des extensions du réseau et à des améliorations du service (1).

Cette exploitation nous offre l'exemple le plus carac-

(1) Renseignements fournis par M. le directeur des tramways.

téristique des inconvénients qu'entraîne avec elle la régie directe, lorsque ceux qui en ont la responsabilité ne savent pas ou ne peuvent pas résister aux exigences du public et à la pression de l'opinion.

En 1900, la municipalité n'a pas résisté aux demandes de diminution de tarifs. Son premier acte a été d'accorder pour des raisons politiques un tarif représentant au total moins de la moitié du tarif précédent, et cela au moment même où elle exécutait l'électrification du réseau. Le résultat de cette grave faute a été immédiat.

A l'ancien tarif par zones de la Compagnie privée, tarif dont la perception maxima atteignait 20 pf. (0,25), la municipalité a substitué le 1^{er} juillet 1900 un prix unique de 10 pf. (0,125), donnant droit à plusieurs correspondances sans supplément. En outre des cartes d'abonnement étaient délivrées à des prix très réduits, 5 marcs (6,25) et 6 marcs (7,50) par mois.

Le premier exercice financier (1900-1901) accuse un déficit d'exploitation de M. 135.853,57 (169.816 fr. 96).

La recette par kilomètre voiture avait baissé d'un seul coup de 14 0/0 sur l'exercice précédent (1).

	1900-1901	1889-1900
Voitures kilom. effectuées	4.869.000	3.342.000
Voyageurs transportés (moins les abon- nés).	14.300.000	10.000.000
Recettes, tarif au comptant Fr.	1.808.750	1.420.000
abonnements	358.750	278.750
Total.	2.167.500	1.698.750
par kilom. voiture.	0 f. 446	0 f. 50

(1) Vellguth, *Les nouveaux tarifs des tramways*. Rapport déjà cité.

Le rapporteur s'exprimait ainsi : « Notre exploitation a refait avec le tarif à 10 pf., les expériences par lesquelles avaient passé tous les autres réseaux, à l'exception de ceux qui, dépourvus de longues ramifications, étaient caractérisés par des lignes urbaines courtes et à trafic intense. Ces expériences établissent que l'application du prix unique de 10 pf. soit de tout autre tarif unitaire de même nature, malgré la grande affluence des voyageurs, produit une baisse considérable des recettes kilométriques, tandis que par suite de la mise en service d'un matériel supplémentaire, les dépenses croissent démesurément, surtout lorsque le tarif de l'abonnement est très réduit. »

Voilà des réflexions qui auraient été plus opportunes au 1^{er} juillet 1900. Il n'était pas utile que Düsseldorf refît l'expérience.

La Compagnie fermière, qui exploitait avant la ville, lui versait annuellement comme loyer la somme de 112.500 francs et en outre faisait personnellement des bénéfices élevés.

Contrairement à ce qui se passe dans la plupart des villes allemandes où le service des tramways, qu'il soit privé ou municipal, acquitte des droits de voirie et alimente un ou plusieurs fonds de réserve, les tramways de Düsseldorf ne versent rien au Trésor municipal, n'ont pas de fonds de réserve à alimenter et, bien plus, perçoivent toutes les redevances versées par les Compagnies privées exploitant d'autres réseaux dans la ville.

Et cependant l'effet immédiat de la municipalisation effectuée dans de semblables conditions a été de provoquer un déficit de près de 200.000 francs. La municipalité, qui au 1^{er} avril 1901 se montrait si bien documentée sur les effets des diminutions intempestives de tarifs, indiquait avec une certaine candeur que la cause principale de ses mécomptes résidait dans le prix infime des cartes d'abonnements. Chiffres en mains, elle montrait que le prix du trajet avec ces cartes n'était que de 3 pf. 12 (0,039), tandis que le coût minimum du transport se chiffrait pour chaque voyageur à 4 pf. 97 (0,062), déduction faite des intérêts, de l'amortissement et de l'annuité de rachat, et à 7 pf. 96 (0,0995) y compris ces frais, soit un déficit de 4 pf. 84 (0,605) sur chaque voyageur.

Au 1^{er} août 1901, un relèvement de tarifs était opéré.

Le réseau était divisé en zones (2.200 mètres environ pour le réseau urbain, 1.475 pour le réseau suburbain). Le parcours d'une zone coûtait 5 pf. avec un minimum de perception de 10 pf., de telle sorte qu'avec 10 pf. on pouvait faire au minimum 4.400 m. sur le réseau urbain, 2.900 m. sur le réseau suburbain.

La correspondance était possible, mais avec application du prix des zones.

Les abonnements étaient remaniés, les cartes seulement mensuelles et valables les jours ouvrables. Elles coûtaient : 36 pfennigs par jour sur le réseau urbain entier, 24 pfennigs par jour sur une ligne urbaine seule (3 à 5 kil.).

Qu'a produit ce tarif (1901-1902) ?

Population du territoire desservi	273.000 habitants
Longueur totale du réseau	40 kilom.
par 10.000 habitants.	1,47
Voyageurs transportés, total.	20.440.000
par kil. de ligne	511.000
Nombre de kil. voitures effectués	5.680.000
par kil. de ligne	142.000
Recettes d'exploitation. en francs	2.313.750
par kil. de ligne	57.875
par kil. voiture.	0,40
par voyageur.	0,1137
Dépenses d'exploitation en francs	1.928.750
par kil. de ligne.	48.218
par kil. voiture	0,33
par voyageur	0,0943
Excédent brut d'exploitation.	385.000

Sur un capital nominal de 6.962.500 francs, l'amortissement étant de 520.000 francs, le déficit, non compris les sommes nécessaires au service des intérêts, s'est élevé à 135.000 francs.

Ce résultat a amené la ville à voter par deux décisions des 19 décembre 1903 et 2 janvier 1904 un nouveau tarif, qui a été immédiatement appliqué et qui est encore en vigueur aujourd'hui.

La zone moyenne a été diminuée de 2.200 mètres à 1.273 mètres ; la correspondance et les abonnements ont été maintenus, le tarif au comptant a été relevé.

2 sections	10 pf.	pour une distance de 2.546 m.	soit par kil.	4,0 pf.	
3 et 4 »	15 »	»	5,092 »	»	2,9 »
5 »	20 »	»	6,365 »	»	3,1 »
6 »	25 »	»	7,638 »	»	3,2 »
7 et 8 »	30 »	»	10,184 »	»	2,9 »
9 »	35 »	»	11,457 »	»	3,0 »
Au-delà					
de 9 »	40 »	»	12,730 »	»	3,1 »

Quels ont été les résultats de ce nouveau tarif ? A-t-il produit un relèvement suffisant des recettes ? Le tableau suivant va nous l'indiquer (1).

	1905-1906	1906-1907	Augmentation pour 0/0 ou diminution
Population de la région desservie	302.640	313.112	+ 3,4 0/0
De la ville.	244.100	262.132	+ 7,4 0/0
Longueur totale de la ligne.	42 k. 60	46 k. 03	+ 8,0 0/0
Pour 10.000 habitants.	1 k. 41	1 k. 47	+ 4,3 0/0
Total des kil. voitures.	7.554.620	9.012.571	+ 16,2 0/0
Par kil. de ligne.	177.355	195.840	+ 9,4 0/0
Nombre des voyageurs.	26.480.902	33.632.580	+ 27,0 0/0
Par kil. de ligne.	621.617	730.730	+ 17,0 0/0
Par kil. voiture.	3,51	3,73	+ 6,3 0/0
Nombre de courses par habitant.	87	107	+ 2,3 0/0
Recettes totales (en fr.).	3.422.898	3.945.879	+ 15,3 0/0
Par kil. de ligne.	80.357	85.731	+ 6,7 0/0
Par kil. voiture. . . c.	45,31	43,79	— 3,4 0/0
Par voyageur	12,92	11,37	— 13,6 0/0
Dépenses totales.	2.059.017	2.480.882	+ 17,0 0/0
Par kil. de ligne.	49.024	53.932	+ 9,1 0/0
Par kil. voiture. . . c.	27,25	27,52	+ 0,9 0/0
Par voyageur	7,77	7,37	— 5,4 0/0
Produit d'exploitation	1.363.881	1.464.997	+ 6,9 0/0

Les dépenses augmentent plus rapidement que les recettes. L'auteur d'un article publié dans le *Zeitschrift für Kleinbahnen*, organe de l'Union des tramways allemands (avril 1904), prétend que quoi qu'on fasse le prix de revient du kilomètre voiture ne pourra

(1) *Strassenbahnen der Stadt Düsseldorf, Geschäfts-Bericht über das Betriebsjahr vom 1 april 1906, bis 31 märz 1907*, VII Geschäfts-jahr in städtischer Verwaltung. Düsseldorf, 1907.

jamais être abaissé au-dessous de 21,60 pf. (0 fr. 27). Le réseau est construit de telle manière que, quel que soit le tarif adopté, les places occupées par le public ne dépasseront jamais 30 0/0 des places offertes.

La municipalité est aux prises actuellement avec son personnel, l'augmentation des dépenses de l'exercice 1906-1907 est la conséquence des élévations de salaires et aussi il faut bien le dire d'un essai malheureux de service automobile sur une des lignes.

Pour les mois de février et de mars les recettes de ces autobus (il y en a 2) se sont élevées à 2.942 fr. 50 avec un tarif de 6 pf. (0,0750) le kilomètre, les dépenses à 6.651 fr. 25, d'où un déficit de 3.708 fr. 75.

La situation du réseau de Düsseldorf est donc loin encore de ce qu'aurait pu faire prévoir le rapide développement de cette ville et les promesses de la municipalité.

Nüremberg.

Les tramways de Nüremberg ont été d'abord la propriété d'une société par actions à laquelle la ville les a rachetés en 1903. Pour chaque action, d'une valeur nominale de 1.000 marcs, elle a donné aux actionnaires une obligation de 2.100 marcs rapportant 3 0/0. Le capital de la Compagnie, qui était de 5.400.000 marcs, s'est trouvé ainsi porté à 11.300.000. L'amortissement de ce nouveau capital doit se faire par tirage au sort au pair dans un délai de 30 ans à partir de l'année 1908.

Le réseau (45 k. 26 en exploitation au 31 décembre 1906) est administré directement par le Conseil de ville, conjointement avec les services d'eau, de gaz et d'électricité. Chaque service cependant a une direction technique distincte.

Les produits nets de l'exploitation et les crédits non employés sont versés chaque année à la « Caisse des Economies » municipales et servent au dégrèvement des impôts locaux (1).

Une partie du réseau se trouve sur le territoire de la commune de Fürth ; le service paye chaque année à cette ville une redevance pour l'occupation de son territoire. Elle est proportionnelle au nombre de kilomètres-voitures parcourus.

Quels sont les résultats de l'exploitation (2) ?

	1905	1906
Kil. voitures parcourus (1 motrice = 2 remorques)	6.258,520	7.602.275
Personnes transportées	22.340.650	29.649,819
Recettes d'exploitation. . . . M.	2.021.765,83	2.724.866,32
par kil. voiture	32,3 pf.	35,8 pf.
Diverses.	30.299,90	50.261,95
Total	2.052.065,73	2.775.128,27
Dépenses d'exploitation.	1.002.176,60	1.300.163,90
par kil. voiture	16,0 pf.	17,1 pf.
Produit brut d'exploitation . . .	1.049.889,13	1.474.964,37

qui a été employé de la façon suivante :

(1) Renseignements fournis par M. le directeur du service.

(2) *Nürnberg Fürther Strassenbahn-Geschäfts-Bericht über des Jahr 1906.*

Redevance payée à la ville de		
Fürth	22.239,42	29.973,53
Fond de renouvellement et agran-		
dissement	281 526,15	307.424,49
En 0/0 du capital.	2,4 0/0	2,7 0/0
Intérêts et amortissements . . .	608.136,93	650.927,28
En 0/0 du capital	3 0/0 2,3 0/0	3 0/0 2,7 0/0
	d'intérêt amort.	d'intérêt amort.
Reste comme profit net	137.986,63	486.639,07

qui a été employé pour 1906 de la façon suivante :

Versé à la caisse d'habillement	
des employés	4.121,74
A la caisse de la ville	482.517,35

Ces résultats sont très satisfaisants, étant donné surtout le grand nombre de cartes à prix réduits que le tarif comporte.

Mannheim.

La ville de Mannheim exploite actuellement :

Un réseau urbain électrique.

Un réseau suburbain conjointement avec la ville voisine de Ludwigshafen.

Et un réseau de petits chemins de fer « Mannheim-Fendenheim ».

Le réseau urbain, qui n'est autre que l'ancien réseau à chevaux agrandi et transformé, a été racheté le 1^{er} juillet 1900 à la Compagnie qui l'exploitait, moyennant une somme assez faible, la Compagnie se trouvant à fin de concession (1).

(1) Renseignements fournis par M. le directeur du service.

Le réseau comportait, au 31 décembre 1906, 7 lignes d'une longueur de voies au total de 25 kil. 6 sans compter les voies de services, contre 23 kil. 6 au 31 décembre 1905.

Pendant l'année 1906, la ville a décidé la construction d'une nouvelle ligne de 1 kil. 5 et le doublement d'une autre déjà existante et a voté 215.200 marcs de crédit dans ce but.

La ville couvre ces frais de construction par des emprunts que le service rémunère avec ses produits d'exploitation.

Le réseau suburbain Mannheim Ludwigshafen a été construit au moyen d'emprunts publics conjointement par ces deux villes, auquel il appartient par moitié.

Au 31 décembre 1906, le réseau, composé de quatre lignes, mesurait au total, y compris les voies de services, 11 kil. 2. La longueur des voies livrées à la circulation était de 9 kil. (7 kil. en voie double et 2 kil. en voie unique) sans augmentation sur l'année précédente. Toutefois le conseil de la ville de Ludwigshafen a décidé en 1906 la construction d'une nouvelle ligne (Mundenheim-Rheingönheim) qui aura 2 kil. 2 de longueur.

L'exploitation de ce réseau est tout entière entre les mains du service municipal de Mannheim et se trouve confondue avec celle du réseau urbain. Aussi dans les comptes d'exploitation et dans les rapports financiers

les résultats de ces deux réseaux sont-ils, en partie du moins, mélangés.

Enfin la ville a racheté un petit réseau de chemins de fer de 4 k. 5, allant à Feudenheim, et exploité à la vapeur.

La ville projette l'établissement de trois autres petits chemins de fer.

1° Räfertal-Waldstadt-Heddesheim, pour lequel une somme de 400.000 marcs a été votée en juin 1906 ;

2° Mannheim-Schriesheim ;

3° Et un petit chemin de fer électrique reliant Mannheim-Ludwigshafen et Dürkheim.

La ville exploite ses réseaux par l'intermédiaire d'une commission « Strassenbahn Kommission », composée du bourgmestre qui en est le président, de quatre conseillers, du directeur des édifices municipaux, du syndic, du directeur des tramways et de l'ingénieur principal.

Au point de vue financier, pas d'autonomie, c'est la ville qui a fourni le capital de premier établissement. Chaque année un rapport est dressé sur les résultats de l'entreprise, mais il est inséré dans le rapport général des entreprises industrielles municipales.

Le service est considéré comme productif de revenus pour la ville et le produit net est versé à la caisse municipale pour les dépenses d'ordre général.

Au 31 décembre 1906, pour les deux premières lignes,

le capital de l'établissement s'élevait à 7.534.276, pour la troisième à 328.376 marcs.

Examinons les résultats d'exploitation des années 1905 et 1906 (1).

I. — Réseau de Mannheim.

	1904	1905	1906
Nombre de kil. voitures parcourus	3.803.597	3.958.062	4.540.138
Nombre de personnes transportées.	15.208.976	16.348.207	18.430.343
Recettes d'exploitation M.	1.430.104	1.521.529	1.715.043
— par kil. voiture. .	37,5 pf.	38,4 pf.	37,7 pf.

II. — Réseau Mannheim Ludwigshafen.

Nombre de kil. voitures parcourues.	928.128	1.083.843	1.244.341
Nombre de personnes transportées	3.887.076	4.372.426	5.040.499
Recettes d'exploitation. M.	402.142	455.308	518.867
— par kil. voiture .	43,3 pf.	42,0 pf.	41,6 pf.

Au total pour les deux réseaux les recettes brutes d'exploitation se sont élevées en 1906 à 2.233.911 marcs (2.792.388 fr. 75). En 1905 à 1.976.837 marcs (2.671.446 fr. 25).

Le total des dépenses d'exploitation a été :

En 1906 de . . 16.271.479 m., soit 27,07 pf. par kil. voiture
En 1905 de . . 1.370.413 m., soit 24,06 pf. par kil. voiture (2).

(1) *Verwaltungsbericht des Stadtrats der Grossh. Badischen Hauptstadt Mannheim*. VII, *Strassen und Nebenbahnen für 1905-1906*. Nous n'examinerons pas les résultats de la ligne Mannheim-Feudenheim.

(2) Au point de vue des dépenses les comptes considèrent le kilomètre voiture motrice comme valant 3 kil. voitures remorques.

Ce qui fait :

Pour 1906, un coefficient d'exploitation de 64,72 0/0 et un produit brut de 626.340 marcs.

Pour 1905, un coefficient d'exploitation de 60,62 0/0 et un produit brut de 612.804 marcs.

L'élévation des dépenses est attribuée par le rapport de 1906 à l'augmentation du coût de production de la force motrice. Le prix du kilowatt-heure a passé au 1^{er} janvier 1906 de 10 pf. (12 c. 5), à 12 pfennigs (15 c.), ce qui fait une augmentation de 1,46 pf. par kilomètre voiture.

Une autre cause réside dans l'augmentation des salaires, augmentation qui s'élève à 1,41 pf. par kilomètre voiture.

Les tarifs sont de deux sortes : tarifs au comptant et cartes d'abonnement.

Les prix sont établis par sections (de 600 à 1.000 mètres).

Pour 10 pf. on parcourt 3 sections au maximum.

Pour 15 pf. on parcourt 5 sections au maximum.

Pour 20 pf. au-dessus.

On a droit à autant de transbordements qu'il en faut pour couvrir le nombre de sections que comporte le billet.

Enfin plusieurs formules d'abonnements (écoliers, ouvriers, etc., etc.), dont il est inutile de donner le détail.

En 1906 :

Les tickets à 5 pf. ont produit.	2,86 0/0	de la recette totale
10 —	34,88 0/0	—
15 —	10,26 8/0	—
20 —	13,25 0/0	—
Soit au total	61,25 0/0	—
Et les abonnements	37,75 0/0	—
	100,00	

Quel a été l'emploi du produit brut d'exploitation ?

	1905	
	en marcs	
Produit brut d'exploitation. .	612.804, soit : 8,23 0/0	du capital
Versement au fond de renouvellement	282.356, soit : 3,79 0/0	du capital
Intérêt du capital.	276.212, soit : 3,71 0/0	—
Amortissement.	54.236, soit : 0,72 0/0	—
Capital dépensé total	7.442.381	

	1906	
	en marcs	
Produit brut d'exploitation. .	626.340, soit : 8,31 0/0	du capital
Versement au fond de renouvellement	316.956, soit : 4,20 0/0	du capital
Intérêt du capital.	274.360, soit : 3,64 0/0	—
Amortissement.	35.024, soit : 0,46 0/0	—
Capital dépensé total	7.534.276	

Les versements au fonds de renouvellement paraissent suffisants. Au 31 décembre 1905 ce fonds s'élevait à 899.574 marcs. Un prélèvement de 12.037 marcs ayant été effectué en 1906, le versement pour l'année 1906 l'a porté seulement à 1.204.493 au 31 décembre 1906.

Le rapport de 1906 fait remarquer que pendant les cinq dernières années (1902-1906), la ville a touché

comme intérêts et amortissements une moyenne annuelle de 344.909 marcs. En admettant, dit le rapporteur, que cette somme représente la rente d'un capital placé à 5 0/0, cela représenterait pour la ville une fortune de 6.898.180 marcs.

Mais remarquons d'abord qu'en fait aujourd'hui cette fortune de 6.898.180 marcs a coûté à la ville 7.534.276 marcs, qu'en réalité pour l'année 1905, si l'intérêt versé a été de 3,64 0/0, ce qui peut être considéré comme suffisant, l'amortissement n'a été que de 0,46 0/0, ce qui est manifestement insuffisant, qu'enfin il n'a rien été versé à la caisse de la ville comme produit net depuis que l'exploitation existe. Comme d'autre part la ville ne touche aucune somme à titre de redevances ou droits de péage, on constate qu'avec la régie directe, la ville reçoit moins que si le service était aux mains d'un entrepreneur privé. Non seulement ce service ne fournit pas les taxes et impôts qui entrent comme recettes nettes dans les caisses municipales, mais il ne produit pas de quoi amortir normalement le capital engagé.

On se demande alors quel intérêt la ville peut bien avoir à assumer les aléas et les charges d'une semblable entreprise.

Karlsruhe.

Les tramways électriques de Karlsruhe ont été construits en 1900 par une Compagnie privée qui les a exploités jusqu'en 1903.

A cette date la ville les a rachetés pour la somme de 5.860.000 marcs (7.325.000 fr.), qu'elle s'est procurée au moyen d'un emprunt public. Le service des tramways verse à cet emprunt par l'intermédiaire de la ville un intérêt variable. En 1904 et 1905 il a été de 3,5 0/0, en 1906 de 3,6 0/0. En outre il l'amortit sans que le taux de l'amortissement soit fixé d'une façon régulière ; en 1904 et 1905 il a été de 1 0/0, en 1906 de 1,1 0/0.

Les profits nets de l'exploitation, une fois la rémunération et l'amortissement du capital ainsi que les versements aux fonds de réserves prélevés, ne sont pas employés par la caisse municipale aux dépenses générales, ou à des dégrèvements d'impôts.

Le réseau cependant n'a pas une administration autonome, c'est le conseil de ville qui le gère par l'intermédiaire d'un directeur technique. Chaque année son budget est dressé séparément, mais les services financiers sont faits par les comptables de la ville eux-mêmes (1).

Au 31 décembre 1906, le réseau mesurait 16,51 kil. de longueur, soit 28 kil. 42 de voies au total, en augmentation de 300 m. sur l'année précédente, par suite d'un raccordement exécuté pendant l'année et qui a été ouvert à la circulation en mars 1907.

Voici les résultats de l'exploitation depuis l'ouverture du réseau (2).

(1) Renseignements dus à l'obligeance de M. le chef du service.

(2) *Verwaltungsbericht des Strassenbahnamtes der Hauptund Residenz Stadt Karlsruhe für das Jahr 1904, 1905, 1906.*

	1903	1904	1905	1906
Longueur du réseau	15 k. 34	15 k. 34	16 k. 51	16 k. 51
Motrices, kilomètres parcourus. . . .	1.820.717	2.351.058	2.348.435	2.500.723
Remorques, kilomètres parcourus . .	185.894	193.033	300.074	322.504
Kilomètres voitures total (1 rem. = 1/3 motrice)	1.882.261	2.415.401	2.448.458	2.608.224
Voyageurs transportés.	8.359.599	9.485.306	11.004.562	12.998.896
Par kilom. voiture.	4,44	3,93	4,50	4,98
Kilomètres voitures marchandises . .	50.022	47.012	27.569	10.957
Recettes voyageurs totales.	755.450 m. 13	858.469 m. 94	936.846 m. 20	1.070.482 m. 53
Par kilom. voiture.	40,12 pf.	35,54 pf.	38,26 pf.	41,04 pf.
Recettes marchandises totales	1.674 m. 50	1.091 m. 15	629 m. 45	312 m. 85
Par kilom. voiture.	3,34 pf.	2,32 pf.	2,28 pf.	2,85 pf.
Recettes totales d'exploitation	757.124 m. 63	859.561 m. 06	937.475 m. 65	1.070.795 m. 38
Dépenses totales d'exploitation. . . .	433.437 m. 38	514.840 m. 34	549.033 m. 38	673.233 m. 95
Par kilom. voiture.	23,02 pf.	21,31 pf.	22,42 pf.	25,81 pf.
Profit brut d'exploitation.	323.687 m. 25	344.720 m. 72	388.422 m. 27	397.561 m. 43

Malgré ces résultats dans son ensemble la situation financière du réseau est mauvaise.

En 1904,

Les recettes totales atteignaient le chiffre de	877.408,44
Les dépenses totales celui de	878.867,23
et il était versé sur cette somme seulement. .	280.000 au capital
comme intérêts et amortissement et rien aux fonds de réserves.	

En 1905,

Les recettes totales s'élevaient à	948.225,90
Les dépenses à	946.335,04
et il était versé au capital en intérêts et amortissement	279.178,
et au fonds de renouvellement (pour la première fois depuis le début)	75.000

En 1906,

Les recettes totales s'élevaient à	1.084.842,67
Les dépenses à	1.085.348,89
et il était versé au capital intérêt (3,6 0/0) et amort. (4,1 0/0)	292.691
et au fonds de renouvellement	119.381

Metz.

La ville de Metz a racheté en 1903, pour la somme de 3.600.000 marcs environ (3.900.000 fr.), l'installation de tramways électriques établie en 1902 par la « Metzger Strassenbahn Actien-Gesellschaft » succédant à la « Metzger Trambahn-Gesellschaft » qui exploitait depuis 1876 un réseau de tramways à chevaux.

Le capital nécessaire a été fourni à la ville par un emprunt public de 4.000.000 de marcs à 3 1/2 0/0 (5 millions de francs).

Le service est administré conjointement avec celui de la distribution d'énergie électrique par une commission composée de 10 membres faisant partie du conseil municipal. Dans cette commission se trouvent les quatre adjoints de la ville, des banquiers, des rentiers, des fabricants, des professeurs, mais pas un seul ingénieur.

La direction technique est divisée en deux, chaque service ayant son directeur et ses ingénieurs spéciaux.

L'exploitation des tramways a son budget séparé dans l'état des recettes et dépenses de la ville. Les tramways doivent couvrir en premier lieu, après leurs propres dépenses, les intérêts du capital engagé ainsi que l'amortissement et le renouvellement de l'installation ; l'excédent est versé à la ville.

Cet excédent n'a pas encore été utilisé jusqu'ici pour procéder à des réductions de tarifs. Par contre, dans plusieurs circonstances, il a servi à payer certaines dépenses concernant, soit des améliorations apportées à l'exploitation (comme l'introduction du joint Melaun par exemple), soit des modifications du réseau nécessitées par les travaux d'agrandissement de la ville, à la suite de la suppression des fortifications en 1902, ces travaux de rectification et d'alignement ne représentant pas un accroissement de la valeur du réseau et ne devant donc pas être portés en augmentation du capital, ni être payés par l'exploitation, puisqu'ils ne

constituent pas un entretien proprement dit (1).

Chaque année la commission de l'électricité et des tramways dresse un rapport avec l'aide des deux directeurs techniques, rapport qui est présenté au conseil de la ville et approuvé par lui.

Les deux services, en effet, ont des ressemblances au point de vue technique, d'ailleurs l'installation électrique a été établie en 1903 avec le restant de l'emprunt de 4.000.000 de marcs. Elle comporte une station de transformation pour le courant à haute tension (provenant de Rombach et de Mézières où il est produit par l'utilisation des gaz de combustion de hauts fourneaux dans des moteurs spéciaux) et en outre un réseau de distribution en ville.

L'extension de ce réseau de distribution, ainsi que la construction des nouvelles lignes de tramways dont l'établissement a été décidé dernièrement, nécessitent un nouvel emprunt de 2 000.000 de marcs qui va être émis à 4 0/0 incessamment.

Occupons-nous seulement des résultats de l'exploitation des tramways en consultant pour cela le rapport d'exploitation de l'exercice 1906-1907 (2).

Au 31 mars 1907, le réseau mesurait 18 kil. 86 de longueur exploitée.

(1) Renseignements fournis par M. le directeur du service des tramways.

(2) *Städtische Elektrizitätswerke und Strassenbahnen in Metz. Rechenschafts-Bericht für das geschäftsjahr 1906-1907, vom 1 april 1906, bis 31 Mars 1907.*

Résultats d'exploitation.

	1905-1906	1906-1907	Plus ou moins 0/0
Kilomètres voitures par- cours :			
Motrices.	1.140.296	1.170.255	+ 2,63 0/0
Remorques	490.491	253.860	+ 33,5 0/0
Total (3 remorques = 1 motrice).	1.203.693	1.254.875	+ 4,24 0/0
Personnes transportées.	5.361.309	5.872.820	+ 9,05 0/0
Recettes d'exploitation :			
— totales (en marcs) .	581.721,27	631.743,85	+ 8,6 0/0
— par kil. voiture. . .	43,72 pf.	44,36 pf.	+ 1,46 0/0
— par personne trans- portée	10,85 pf.	10,76 pf.	— 0,83 0/0
Dépenses d'exploitation:			
— totales (en marcs) .	262.328,19	303.194,04	+ 11,7 0/0
— par kil. voiture. . .	21,79 pf.	24,16 pf.	
— par personne trans- portée	4,89	5,16	
Coefficient d'exploita- tion.	44 0/0	48 0/0	
Profit net d'exploita- tion.	319.393,08	328.549,81	

Quel a été l'emploi du profit d'exploitation pour le dernier exercice.

Au profit net d'exploitation s'élevant à 328.549,81 il faut ajouter comme recettes diverses. 5.835,28
ce qui fait au total 334.385,09 qui ont été employés de la façon suivante :

Intérêt du capital emprunté (3 1/2 0/0),
déduction faite des intérêts du compte
courant ouvert à la caisse de la ville et
dans la banque de la ville de Metz . . . 122.297,51
Amortissements. 23.685
Fonds de renouvellement 50.195
Tantièmes, gratifications, etc. 16.000
Total 212.177,51

Ce qui laisse un excédent versé à la ville s'élevant à 122.207,58

Quoique l'amortissement soit un peu faible (0,66) et aussi les versements au fonds de renouvellement (1,40/0), l'exploitation paraît satisfaisante.

Mayence.

L'exploitation des tramways électriques de Mayence se trouve depuis le 1^{er} avril 1904 entre les mains de la ville, qui a transformé l'ancienne exploitation à traction animale. Les sommes nécessaires au rachat et aux transformations ont été prélevées directement sur la caisse municipale sans qu'aucun emprunt public n'ait été émis (1).

Au 31 décembre 1906, la ville avait avancé 3.794.269 marcs, sur lesquels 150.722 étaient déjà amortis.

Le service, qui mesure aujourd'hui 16 k. 8, verse à la ville l'intérêt de ses avances ; le taux de l'intérêt n'est pas fixe, il varie chaque année suivant le produit d'exploitation obtenu. En 1906 il était de 3,16 0/0. Chaque année le conseil de la ville arrête les comptes et fait la répartition du produit net.

Lorsqu'une partie suffisante de ce produit a été affectée aux intérêts, à l'amortissement et aux réserves, ce qui reste tombe dans la caisse municipale et sert, soit au paiement des dépenses d'ordre général, soit à des dégrèvements d'impôts.

(1) Renseignements fournis par M., le directeur du service.

A la tête du service et par analogie avec ce qui existait déjà pour le gaz et l'électricité, une décision du conseil approuvée par le ministre de l'intérieur (27 juillet 1905) a placé une « députation » prise en dehors du conseil et qui joue le rôle d'une commission de surveillance. Elle dresse les comptes, qui forment l'un des chapitres du compte général de la ville, et prépare le budget. Les comptes et le budget sont approuvés par le conseil de ville tout entier. Le service n'a donc qu'une autonomie administrative et financière relative.

Bien que l'exploitation soit de date récente et qu'elle n'ait pas encore produit de bénéfices pour la ville, il est intéressant d'en examiner les résultats (1).

Pour 1905	
Capital dépensé	3.330.512
Kilomètres voitures parcourus	1.706.810
Nombre de personnes transportées.	16.581
Recettes d'exploitation	M. 604.006
— par voyageur	Pf. 9,98
— par kil. voit. parcouru (2)	33,9
Dépenses d'exploitation	373.931
Coefficient d'exploitation.	61,9 0/0
Produit net d'exploitation	230.076
soit 6,8 0/0 du capital.	

L'ensemble des recettes y compris les prélèvements sur les fonds de réserve s'élève à 705.783 marcs.

L'ensemble des dépenses y compris les intérêts et l'amortissement à 691.457 marcs.

(1) *Rechenschafts-Bericht des Strassenbahn-Amtes der Provinzial Hauptstadt Mainz für das Rechnungsjahr 1905 — für das Rechnungsjahr 1906.*

(2) La remorque égale 1/2 motrice.

Ce qui laisse un bénéfice net de 14.326 marcs, qui par décision du conseil de la ville a été employé de la façon suivante : 3.200 à un fonds de réserve de sûreté, 11.126 à l'ancienne Compagnie privée comme indemnité de rachat.

En 1906.

Capital dépensé.	3.794.269
Kilomètres voitures parcourus	1.878.244
Personnes transportées	7.003.851
Recettes d'exploitation proprement dites . . . M.	679.503
— par voyageur.	Pf. 9.51
— par kil. voiture (1).	35.9
Dépenses d'exploitation	414.029
Coefficient d'exploitation.	60.9 0/0
Produit net d'exploitation	265.474
soit 7 0/0 du capital (2).	

L'ensemble des recettes y compris les prélèvements sur les réserves a été de 803.309 marcs.

L'ensemble des dépenses y compris les intérêts, l'amortissement et les réserves de 766.755 marcs.

Ce qui laisse un profit net de 36.454 marcs, qui par décision du conseil a été employé de la façon suivante :

Amortissement de la voie aérienne	1.415
Versement à la Compagnie privée.	35.038

Les comptes sont dressés de telle façon qu'il est très difficile de savoir quelles sommes ont été consacrées spécialement à l'amortissement, aux intérêts et aux réserves, ces sommes étant partout confondues avec les

(1) La remorque égale 1/2 motrice.

(2) En 1901, la Compagnie privée qui exploitait obtenait 9,23 0/0 de son capital ; voir Kœchlin, *Etude sur les tramways français, allemands et suisses*, ouvrage déjà cité.

dépenses totales. D'autre part le réseau se trouve encore en pleine transformation.

Fribourg-en-Brisgau.

Depuis le courant de l'année 1901, date de leur construction, les tramways de Fribourg-en-Brisgau sont exploités par la ville.

Ce réseau qui mesurait au 31 décembre 1906 9 k. 89 (au total, y compris les voies de service 16 k. 16), a été établi à l'aide d'un impôt public, émis par le service lui-même et pour lequel il verse annuellement un intérêt de 4 0/0 et un amortissement de 1/2 0/0.

Il jouit d'une plus grande autonomie que la majorité des services analogues allemands. Un règlement municipal a créé une commission technique devant s'occuper à la fois des tramways et de la distribution d'énergie électrique. Cette commission est un véritable conseil d'administration, pris en dehors du conseil municipal et siégeant une fois par mois. Un certain nombre de questions toutefois sont soumises à l'approbation de l'assemblée municipale.

Au point de vue financier, l'entreprise a une caisse, des comptes et un budget séparés. Ses excédents de recettes servent au paiement des intérêts, à l'amortissement du capital engagé et aux versements aux réserves. Ce qui reste, une fois ces attributions faites, passe à la caisse de la ville qui l'emploie à ses dépenses générales.

L'entreprise est donc considérée comme productive. Chaque année le budget prévoit les modifications et améliorations à apporter à l'exploitation et les sommes afférentes (1).

Les résultats d'exploitation des deux dernières années sont les suivants (2) :

	1905	1906
Capital dépensé.	2.364.439	2.412.350
Kil. voitures parcourus	907.170	979.162
Personnes transportées	4.379.879	4.811.209
Recettes d'exploitation. M.	415.967,45	455.514,95
— diverses. »	33.927,88	29.754,15
— totales »	449.895,33	485.269,10
— par kil. voiture pf.	45,85	46,50
Dépenses d'exploitation M.	272.990,52	314.127,82
— par kil. voiture	29,30	30,12
Produit d'exploitation.	176.904,81	171.141,28
Coefficient d'exploitation	59,18 0/0	60,8 0/0
Intérêt brut du capital dépensé . .	9,03 0/0	7, 0/0
Intérêts et amort. 4 0/0 et 1/2 0/0 .	112.466,70	126.870,75
Fonds de renouvellement	20.000	20.000
Dettes anciennes	7.438,11	2.370,53
Versé à la caisse de la ville	37.000	21.900

Les tarifs varient de 10 à 20 pfennigs ; les cartes d'abonnement sont très recherchées, elles représentent en 1906 43,59 0/0 de la recette totale, 48,66 0/0 du nombre total des voyageurs transportés (3).

(1) Renseignements fournis par M. le directeur des services de tramways et d'électricité.

(2) *Betriebsbericht der städtischen Strassenbahn zu Freiburg-im-Breisgau. Viertes Betriebsjahr 1905, fünftes Betriebsjahr 1906.*

(3) La ville a résisté aux demandes de multiplication des abonnements, craignant de compromettre l'exploitation. Le tarif du 14 octobre 1901 encore en vigueur ne comporte que des cartes d'écoliers et des cartes impersonnelles à poinçonner, composées de coupons

Cette exploitation marche bien et fournit à la ville des ressources encore minimales mais qui s'élèvent progressivement.

Voici comment se répartissent, en 0/0 des dépenses totales, les différentes dépenses depuis le début de l'exploitation.

	1906	1905	1904	1903	1902
Dépenses générales d'administration.	3,4	3,6	3,6	3,6	3,9
Exploitation proprement dite	61,8	58,7	61,7	61,7	66,9
Intérêts et amortissements	26,2	25,4	25,0	25,4	27,8
Versé à la caisse municipale	4,5	8,2	1,3	3,8	—
Réserves	4,1	4,1	5,5	5,2	1,9

L'exploitation est certainement bien dirigée, les frais d'exploitation proprement dite ont une tendance à baisser.

Il faut remarquer cependant que, parmi les dépenses, on ne voit figurer aucune somme comme redevances ou droits de voirie et de péage au profit de la ville et que par suite les 4,5 0/0 de la recette, qui sont versés à la caisse municipale, peuvent être considérés comme représentant à peu près ces redevances. En fait le tant pour cent est en général plus élevé. La ville, qui semble tirer un profit relativement important de son exploitation, obtiendrait le même profit en laissant à un concessionnaire privé l'exploitation dont elle a assumé la charge.

valant 8,33 pfennigs chacun et donnant droit au parcours de 10 pfennigs.

Colmar.

Le réseau de Colmar a été construit en 1901 en régie par la ville et ouvert à l'exploitation le 15 mars 1902. L'usine centrale d'électricité qui fournit du courant pour l'éclairage public, les tramways et les particuliers a été exécutée à la même époque et la ville a fait pour les deux services un emprunt unique.

L'administration des tramways est commune avec celle de l'électricité, du gaz et de l'eau ; elle est dirigée au point de vue technique par le directeur général des services municipaux.

Actuellement seule l'entreprise d'électricité fait des bénéfices appréciables. Les tramways commencent à couvrir leurs frais (1) Le réseau d'ailleurs est peu important, 2 k. 27 de longueur dont 0,98 en voie simple et 1,29 en voie double.

En voici les résultats pour les années 1905 et 1906 (2).

	1905	1906	+ ou -
Personnes transportées .	680.405	662.791	— 17.614
Kil. voitures parcourus .	282.070	280.768	— 1.302
Pers. transportées par kil.			
voit.	2,41	2,36	— 0,05
Recettes d'exploitation M.	61.930,40	61.170,10	— 760,30
par kil. voiture. . pf.	21,86	21,78	— 0,08
Recettes totales. . . M.	62.428,46	61.540,65	— 887,81
— par kil. voiture pf.	22,13	21,92	— 0,21

(1) Renseignements fournis par M. le directeur des services municipaux.

(2) *Städt Gass Wasser Elektrizitätswerke und Strassenbahn Colmar, Betriebs Bericht für das Rechnungsjahr 1906*. Colmar, 1907.

Recettes par voyageur . »	50,52	49,81	—	0,71
Dépenses totales . . M.	59.134,13	52.475,85	—	6.658,27
— par kil.voiture pf.	20,98	18,69	—	2,29
Profit net.	3.298,33	9.064,80	+	5.770,47

La totalité du profit net pour 1906 a servi à payer les intérêts, sans qu'il soit possible de rien verser pour l'amortissement.

L'essai de municipalisation des tramways n'a pas réussi à Colmar. Pour un capital à amortir de 368.755 marcs, il n'y a encore au bout de sept ans que 7.270 marcs amortis. Les intérêts qui sont de 3,5 0/0 n'ont été payés que très irrégulièrement et dans la mesure seulement des bénéfices obtenus.

Le service d'électricité au contraire fait en 1906 un bénéfice net de 38.575 marcs, après avoir convenablement rémunéré et amorti son capital.

CONCLUSION.

Cette étude des entreprises municipales de tramways en Allemagne entraîne les conclusions suivantes :

La majorité des réseaux que nous avons examinés ont été rachetés depuis 1900 à des Compagnies privées, à des prix très élevés qui ont surchargé outre mesure la dette des villes.

Ce rachat, le plus souvent, a eu pour but de hâter l'électrification du réseau ; rarement son but principal a été de procurer à la ville de nouvelles ressources (1).

(1) Voir sur le caractère du Socialisme municipal en Allemagne : Bourdeau, *L'évolution du Socialisme*, p. 138. Et aussi : Un article

Il a donc coïncidé en général avec une augmentation des charges financières. Malgré cette augmentation, la plupart des villes ont abaissé dans un but politique les tarifs jusqu'à 10 pf. et ont causé ainsi un déficit d'exploitation qui ne peut avoir d'autres causes. Ce sont les villes qui n'ont pas admis ces concessions démocratiques, qui ont le mieux résisté à la véritable crise qui a suivi le mouvement de rachat.

Au point de vue de l'administration, ces réseaux dépendent en général directement du Conseil de la ville ou d'une commission prise dans son sein et jouant le rôle d'un Conseil d'administration. Très rarement des techniciens étrangers au conseil de la ville pénètrent dans ces commissions, comme cela existe à Mayence et à Mannheim.

Au point de vue technique les services ont le plus souvent des chefs d'exploitation spéciaux ; quelquefois le service des tramways et celui de la distribution d'énergie électrique ont une direction commune, comme par exemple à Königsberg.

Excepté à Cologne, tous ces réseaux sont considérés comme devant fournir à la ville qui les exploite des ressources supplémentaires servant aux dégrèvements

de M. Avrède dans la *Revue municipale* du 27 septembre 1902 et un article de la *Gazette de Cologne* du 4 septembre 1902.

Il faut bien savoir qu'en Allemagne, le principe en matière fiscale est que les administrations locales doivent demander leurs ressources aux revenus du domaine et n'avoir recours à l'impôt que dans le cas d'insuffisance de ces revenus. Voir Ramelli, *Des attributions de la commune en matière civile et commerciale*, p. 20.

d'impôts et aux dépenses municipales d'ordre général.

Si toutes ces exploitations ont des comptes spéciaux, en fait ces comptes ne forment qu'un des chapitres du compte général de la ville, car au point de vue financier l'autonomie n'existe nulle part. Partout c'est par l'intermédiaire de la caisse municipale que le capital est rémunéré, que les créanciers sont payés. C'est elle qui centralise tous les fonds.

Sur les treize réseaux examinés, six sont en déficit depuis leur rachat et sont obligés de faire appel aux ressources générales de la ville pour rémunérer leur capital, trois ont des comptes établis de telle façon qu'il est matériellement impossible de savoir quelle est leur situation financière, deux ne versent rien pour l'amortissement du capital et les réserves, enfin deux paraissent avoir réussi Nuremberg et Fribourg-en-Brisgau, et versent à la caisse municipale des sommes qui ont atteint pour cette dernière ville 4,5 0/0 du capital engagé. Mais ce réseau ne paie aucune redevance pour l'usage des rues, comme cela se pratique presque partout, que l'entreprise soit privée ou municipale. Ces 4, 5 0/0 du capital peuvent donc être considérés comme représentant ces redevances. En France elles s'élèvent parfois jusqu'à 10 0/0 du capital, en Allemagne les autorités concédantes sont moins exigeantes. Cependant il faut remarquer qu'en France le produit net d'exploitation en 0/0 du capital engagé est moins élevé qu'en Allemagne. Il est de 2,31 0/0 contre 5,66 0/0 pour les

villes de 0 à 100.000 habitants de 5,70 0/0 contre 5,70 0/0 pour les villes de 100 à 200.000 habitants et de 3,82 0/0 contre 7,40 0/0 pour les villes au-dessus de 200.000 habitants (1).

L'Allemagne, malgré le grand nombre de ses entreprises municipales de transports ne fournit donc que des exemples peu encourageants et n'offre, au point de vue de l'organisation économique de ces services, aucune indication digne de retenir l'attention des municipalistes français.

L'organisation économique des communes n'existe pas plus dans ce pays que chez nous et tous les défauts que nous avons signalés, comme devant nuire à la municipalisation en France, apparaissent en Allemagne, légèrement atténués il est vrai par le caractère moins démocratique des autorités locales et par le développement économique et démographique extraordinaire de la plupart des cités germaniques, pendant ces dix dernières années.

(1) Voir Kœchlin, *Etude sur les tramways urbains*, déjà cité

Suisse.

En Suisse la municipalisation est très développée. A peu près toutes les grandes villes exploitent leurs distributions d'eau, de gaz et d'électricité. Dix possèdent leurs tramways. Sur ce nombre, neuf seulement les exploitent directement. Genève, repoussant la régie directe, s'est ralliée à une régie largement intéressée. Etant donné le point de vue auquel nous nous sommes placés, les résultats de cette entreprise n'ont pour nous qu'un intérêt très secondaire.

Nous remarquerons seulement que cette ville qui a municipalisé le gaz, l'électricité, les eaux et les tramways dans le but de se procurer des ressources, ne fait apparaître un produit net à la fin de chaque année qu'en réduisant à rien ou presque rien les versements aux réserves. D'ailleurs les finances de cette ville sont en déficit. Le compte général d'administration, pour l'année 1906, porte 9.613.467 francs de recettes pour 9.773.274 francs de dépenses, d'où 100.407 francs de déficit. Les entreprises municipales représentent un actif (Guthaben) de 36.727.408 francs, qui ont donné pendant cette année 1906 un produit net de 2.968.051 fr. après un versement de 3,5 0/0 d'intérêt et 2 0/0 d'amortissement (les tramways 5 0/0) au capital, mais

sans aucun versement aux fonds de réserve pour la dépréciation et le renouvellement (1).

Trois villes exploitent des réseaux de tramways de peu d'étendue et sur les résultats desquels nous passeront rapidement. Ce sont Bienne, Winterthur et Zürich-Høengg.

La ville de Bienne exploite un petit tronçon électrique de 160 mètres et le gère par l'intermédiaire d'une commission composée en majeure partie de conseillers de la ville. Il représente pour le dernier exercice connu (1906) un actif de 856.635 francs. Sur les produits bruts de l'exploitation, il a été versé 3.000 francs d'intérêts au capital, 8 0/0 à l'amortissement et 8.826 francs aux réserves, ce qui a laissé un profit net disponible de 11.000 francs. Au total les entreprises municipales de Bienne (gaz, électricité, eaux, tramways, maisons ouvrières) représentent une fortune de 4.310.990 francs et lui ont rapporté 388.461 francs nets en 1906, mais seul le capital des tramways est régulièrement amorti (2).

Winterthur possède 1 kil. 79 de ligne électrique, qu'elle exploite directement. Une commission, dite « commission de surveillance » et composée de quatre conseillers de la ville surveille l'exploitation. Les tram-

(1) Voir Achard, *Les services industriels de la ville de Genève* dans la *Revue d'économie politique*, 1899, et du même auteur : *Une distribution municipale de force motrice* dans la *Revue d'économie politique*, 1890, p. 561.

(2) Voir *Schweizerisches Finanz-Jahrbuch*, 1907.

ways représentent un capital de 229.097 francs. Ils ne rapportent rien à la ville et ne peuvent pas le plus souvent rémunérer leur capital. En 1906, cependant, on a pu verser 4 0/0 d'intérêt et 5,87 0/0 au fonds de renouvellement. Les autres entreprises industrielles de cette ville versent annuellement 4,5 0/0 d'intérêt et 4 0/0 d'amortissement au capital. En 1906 la ville a dû avancer dans ce but 41.890 francs au service d'électricité. Le compte financier général de la ville pour 1906 s'est d'ailleurs soldé par un déficit de 463 francs.

Enfin Zürich et Hœngg exploitent conjointement une ligne à traction électrique de 3 kilomètres de longueur, reliant ces deux villes et dont la direction appartient à un conseil d'administration composé par moitié de conseillers des deux cités. Cette ligne est soudée à l'une des lignes du réseau municipal de Zürich, à la ligne 4 (Hauptbanof-Hardstrasse).

Les six réseaux les plus importants, ceux qui seuls peuvent fournir par l'examen de leur exploitation et de leur situation financière des renseignements suffisamment sérieux sur les résultats de la municipalisation en Suisse, sont les suivants :

Zürich. Städtische Strassenbahn Zurich.

Bâle. Kantonale Strassenbahnen Basler.

Lucerne. Trambahn der Stadt Luzern.

Berne. Städtische Strassenbahnen Bern.

Saint-Gall. Trambahn Saint-Gall.

Schaffouse. Schaffauser Strassenbahn.

Zürich (1).

C'est en 1896 que la ville de Zürich a racheté le réseau des « Tramways électriques et à chevaux de Zürich » à la société qui l'exploitait et qui avait construit la majeure partie du réseau urbain.

En 1900, la ville transformait les lignes à traction animale en lignes électriques.

Enfin en 1903, elle rachetait un autre réseau privé et en 1906 la dernière ligne concédée la « Zentral Zürichbergbahn », de telle sorte qu'aujourd'hui, toutes les lignes sont municipales, à l'exception de deux lignes de banlieue, qui ne parcourent qu'une petite portion du territoire urbain.

Actuellement, le réseau se compose de 6 lignes, représentant une longueur totale exploitée de 28 kil. 4 (construite de 29 kil. 5) et une longueur de voies de 56 kil. y compris les voies de service et les dépôts. A la fin de 1905, la longueur du réseau n'était que de 25 kilomètres, dont 24 ouverts à l'exploitation.

La direction technique forme un service assez important, avec à sa tête un ingénieur, chef d'exploitation.

(1) Nous devons à la bienveillance des directeurs des différents réseaux, les renseignements et les documents qui nous ont permis de faire cette étude de la municipalisation des tramways en Suisse. Nous les remercions ici de l'empressement avec lequel ils nous ont aidé dans l'enquête personnelle à laquelle nous nous sommes livrés. Les documents dont nous faisons état, en particulier les rapports d'exploitation, sont toujours les plus récemment parus au moment où nous mettons sous presse.

Au-dessus de la direction, se trouve une commission composée de deux conseillers municipaux et jouant le rôle d'un comité exécutif qui se réunit en moyenne une fois par mois.

Au point de vue financier, le service ne jouit d'aucune autonomie. L'argent nécessaire pour le rachat du réseau, la transformation des lignes à traction animale et la construction des nouvelles lignes a été fourni par la caisse municipale, sous la forme d'avances faites au compte des tramways. Cette caisse s'était procuré l'argent ainsi prêté au moyen d'emprunts sous forme d'obligations à revenu fixe. Le service en verse annuellement les intérêts et l'amortissement. Le taux de l'intérêt qui primitivement était de 4 0/0 a été élevé en 1905 à 4,5.

Chaque année, la commission des tramways dresse le budget de l'année suivante. Si les prévisions de dépenses sont dépassées, la ville avance au service en compte-courant les sommes nécessaires. Si les profits de l'exploitation dépassent les prévisions, lorsqu'on a servi les intérêts et l'amortissement, effectué les versements obligatoires au fonds de renouvellement et remboursé les sommes avancées en compte-courant, ce qui reste va à la caisse municipale pour faire face aux dépenses d'ordre général. A Zürich, en effet, toutes les entreprises municipales sont considérées comme productives de ressources, même l'entreprise des eaux.

Le budget annuel et les comptes d'exploitation sont

insérés dans les comptes généraux de la ville (1).

Au point de vue des tarifs, le réseau est divisé en sections. Le voyage sur une zone coûte 0 fr. 10 et donne droit à une correspondance, sur deux zones 0 fr. 15 et donne droit à plusieurs correspondances, sur trois zones et au-dessus 0 fr. 20. En outre, il existe plusieurs sortes d'abonnements : abonnement général pour une année, abonnement par zone, abonnement semestriel, trimestriel, abonnement d'écoliers, etc.

Les billets à 0 fr. 10 représentent en 1906 30,66 0/0 des recettes générales, en 1905 34,62 0/0. Les billets à 0 fr. 15 18,32 0/0 en 1906, 19,91 0/0 en 1905. Les abonnements généraux annuels 28,91 0/0 en 1906, 21,94 0/0 en 1905. L'usage des abonnements généraux a une tendance à se développer au détriment des billets ordinaires.

Examinons quelle est la situation financière de l'entreprise (2).

Le capital s'élevait en 1905 à 7.850.992 francs, en 1906 à 8.256.514 francs, ces sommes représentant ce qui a été avancé par la caisse de la ville à titre de capital de premier établissement. Ce capital porte intérêt à 4,5 0/0 et est remboursable sans délai, une somme étant fixée arbitrairement chaque année dans ce but, en 1905, 253.000 francs, en 1906, 254.837 francs.

(1) Renseignements fournis par M. le directeur du service.

(2) *Zehnter und Elfter Geschäftsbericht und Stadtischen Strassenbahn Zürich für das Betriebsjahr 1905 und 1906*. Zürich, 1906 et 1907.

En outre le réseau ne pouvant que depuis peu se suffire, la ville a dû avancer en compte-courant et en plusieurs fois des sommes, productives d'intérêt, qui portent la dette totale envers la caisse municipale à 873.053 francs pour 1906.

Les résultats de l'exploitation sont les suivants (1).

	1904	1905	1906
Longueur des voies.	»	24 k. 39	27 k. 7
Kilomètres voitures parcourus	3.281.769	3.441.063	4.531.797
Nombre de personnes transportées	14.292.579	15.773.370	19.049.070
Recettes totales	1.732.652	1.902.739	2.317.721
— par kil. voiture	52 c.	54 c.	50 c.
— par voyageur.	12 c.	11 c.	12 c.
Dépenses d'exploitation proprement dites	1.010.827	1.096.561	1.420.921
Dépenses par kil. voiture.	30 c.	31 c.	31 c.
— par voyageur	7 c.	6 c.	7 c.
Coefficient d'exploitation	58 0/0	57 0/0	61 0/0
Dépenses totales d'exploitation.		1.153.841	1.522.264
Produit net d'exploitation.		748.897	795.456

Quel a été l'emploi de ce produit net ?

A ce produit, s'ajoute pour 1905 une somme de 57.280 francs, représentant un prélèvement sur le fonds de renouvellement et une autre de 140 francs, prove-

(1) Le 1^{er} janvier 1906, la ville a acquis le « Zentral Zürichbergbahn ». Dans le rapport pour l'exercice 1906, aux résultats réellement obtenus en 1905, les rapporteurs ont porté dans les tableaux comparatifs, pour faciliter les comparaisons, les résultats obtenus par ce réseau pendant l'année 1905, alors qu'il était encore privé. Dans la colonne de 1905 nous donnons uniquement les résultats du réseau municipal, tel qu'il était pendant cette année.

nant de diverses sources, ce qui porte à 806.317 francs le montant des profits pour cette année.

En 1906, au profit net d'exploitation, s'élevant à 795.456 francs, il faut ajouter 101.342 francs, prélevés sur le fonds de renouvellement et 77 francs, provenant d'autres sources, ce qui fait un profit total d'exploitation de 896.877 francs.

Ces profits ont reçu l'emploi suivant :

	1905	1906
Intérêts des avances. Provisions, etc. .	98,90	2.831,85
Intérêts du capital de premier établissement.	353.294,64	371.543,13
Amortissement	253.000	254.837,16
Fonds de renouvellement	99.924	117.665
Versé à la caisse de retraites et secours des employés.	100.000	150.000
	806.317,54	896.877,14

Le solde restant du fonds de renouvellement s'élevait à 497.217 francs à la fin de 1905 et à 513.539 francs à la fin de 1906.

Les résultats financiers de l'entreprise paraissent donc insuffisants actuellement. En 1905 et 1906, la ville n'a pas fait d'avances, mais on a dû équilibrer le bilan avec des prélèvements sur le fonds de renouvellement. Depuis 10 ans la ville n'a retiré aucun profit de son exploitation, qui lui a coûté au contraire 500.000 francs environ de subventions (1).

(1) Voici les résultats des autres entreprises de la ville pour 1906.

Bâle.

Les deux administrations municipales et cantonales se confondant à Bâle (1), les tramways sont appelés cantonaux, alors qu'en fait ils desservent seulement la ville et sa banlieue immédiate.

C'est en 1893 et sur le conseil de M. Bürki-Ziegler (2), ingénieur à Zürich, que l'administration cantonale se décida à exploiter elle-même ses tramways. Le gouvernement fédéral ayant accordé, le 28 mars 1893, la concession, le grand conseil du canton autorisa, le 26 avril 1894, le gouvernement cantonal à exécuter la première ligne.

Le service est organisé d'une façon autonome ; il est administré par une commission technique de six membres, choisis en dehors des conseillers de la ville par le Conseil d'Etat et présidée par le conseiller d'Etat, chef du département des finances. C'est un véritable comité

Ils sont plus satisfaisants que ceux des tramways.

	Capital réel	Intérêts	Amortis.	Réserves	Produit net
Gaz.	10.154.419	4,5 0/0	4 0/0	8 0/0	951.647
Eau.	5.902.497	4,5 0/0	3 0/0	8 0/0	536.277
Electricité. .	5.777.398	4,5 0/0	5 0/0	8 0/0	263.463

Sur un total de recettes de 15.491.036 francs pour la même année, le compte général de la ville indique 7.157.821 francs dus à l'impôt et 1.751.387 francs au domaine industriel. Les dépenses totales de la ville se sont élevées à 15.479.653 francs, laissant un bénéfice de 11.383 francs.

(1) En 1833, une scission se produisit entre Bâle-ville et Bâle-campagne qui formèrent dès lors deux cantons distincts.

(2) M. Bürki-Ziegler en 1874 avait engagé la ville à exploiter elle-même son service d'eau.

de direction, statuant sur toutes les questions relatives à l'exploitation, horaires, acquisitions de matériel, personnel, améliorations du réseau, tarifs, etc. A la tête du service est placé un directeur technique, agent exécutif du comité.

Au point de vue de l'organisation financière, il y a aussi autonomie. L'entreprise doit se suffire à elle-même, la ville ne l'a pas organisée dans le but de se procurer des ressources (1). S'il y a un solde actif, les tarifs sont abaissés et des améliorations sont introduites dans le service, s'il y a un solde passif, les tarifs sont relevés.

Le canton a avancé les sommes nécessaires au fonctionnement du réseau. L'intérêt de ces sommes, qui représentent le capital de l'établissement, est versé par le service à raison de 4 0/0 l'an. Or comme le canton a emprunté ces sommes au public à un taux inférieur à 4 0/0 (3 3/4 0/0), en fait il retire de cette opération un profit indirect.

Chaque année la commission des tramways établit le compte d'exploitation de l'exercice précédent et le budget de l'exercice suivant. Ce budget est soumis à la ratification du grand conseil.

Pour faire face aux dépenses de premier établissement, l'administration cantonale a contracté six em-

(1) Les services municipaux du gaz et de l'électricité au contraire sont considérés comme productifs. En fait pour 1906 le service du gaz seul a produit un bénéfice net réduit à 482.099 francs, par suite d'un prélèvement effectué pour l'amortissement du capital consacré au service de l'électricité qui ne rémunère pas son capital.

prunts successifs en 1894 (le 1^{er} s'élevait à 700.000 fr.) en 1897, 1899, 1901 et 1906.

A la fin de 1906 ce capital de premier établissement s'élevait à 7.906.052 fr. 45.

Examinons d'abord les résultats de l'exploitation des trois dernières années (1), nous verrons ensuite quel emploi a été donné aux profits d'exploitation.

La longueur totale du réseau était au 31 décembre 1906 de 27 kil. 66, dont 26 kil. 72 seulement ouverts à l'exploitation. Au total la longueur des voies dépassait 48 kilomètres.

Examinons d'abord les résultats :

	1904	1905	1906
Capital de premier établissement, fr.	6.997.463,20	7.588.566,70	7.906.052,45
Kilomètres voitures parcourus	3.120.624	3.255.206	3.461.896
Nombre de personnes transportées.	12.819.710	14.000.862	15.381.609
Recettes totales (2).	1.451.857,15	1.554.203,85	1.688.024,10
— par kil.voiture.	46 c. 3	47 c. 5	48 c. 3
Dépenses totales d'exploitation, fr.	992.092	994.677,10	1.306.998,65
— par kil.voiture.	31 c. 8	30 c. 5	37 c. 7
Profit net d'exploitation. . . . fr.	459.765,15	559.528,75	381.025,45
Pour cent du capital	6,57 0/0	7,37 0/0	4,81 0/0

Le rendement de la dernière année est manifestement insuffisant pour faire face au service du capital et des

(1) *Zehnter-Elfter-Zwölfter Geschäftsbericht der Verwaltung der Kantonalen Strassenbahnen für das Betriebsjahr 1904-1905-1906.* Basel 1905-1906-1907.

(2) Dans cette somme est comprise la redevance payée par le « Birseckbahn » pour l'emprunt d'une partie des voies du réseau municipal ; y sont comprises aussi quelques recettes diverses.

réserves, on a dû le parfaire avec des ressources accessoires prises aux fonds de réserve.

Le budget de l'année 1906 prévoyait une augmentation de recettes de 320.000 francs, qui s'est réduite à 133.819 francs, à cause, dit le rapport, d'une augmentation imprévue et considérable des dépenses du personnel et de l'entretien de la voie. En 1905, le service avait subi une grève générale des employés, dont les effets pécuniaires se sont faits sentir en 1906. Pour cette année les dépenses du personnel représentent 6 c. 7 par kilomètre voiture, contre 3 c. 8 l'année précédente.

Aux profits d'exploitation s'ajoutent certaines ressources qui apparaissent au compte profits et pertes.

Dans le tableau suivant, nous donnons depuis le début de l'exploitation les profits de l'entreprise, les intérêts versés au capital de premier établissement, les sommes affectées à l'amortissement et aux différentes réserves.

	Montant du capital de premier éta- blissement	Profits bruts de l'entreprise	Intérêts du capital versés au canton	Amortisse- ment du capital	Versements aux réserves
1895	693.551,70	126.658,95	18.165,35	20.000	88.493,60
1896	673.551,70	235.588,60	26.942,05	50.000	158.646,55
1897	623.551,70	407.778,80	71.005,00	90.000	246.773,80
1898	2.276.181,25	523.485,75	96.013,65	100.000	327.472,10
1899	2.441.294,25	545.216,20	97.651,75	85.000	362.564,45
1900	2.654.294,25	920.538,45	140.303,05	70.000	710.035,40
1901	5.993.201,25	390.428,35	239.728,05	»	150.700,30
1902	6.148.200,00	487.530,90	245.928,00	60.000	181.602,90
1903	6.231.010,50	671.171,80	249.240,40	119.000	302.931,40
1904	6.997.163,20	627.551,95	254.622,80	104.000	268.929,15
1905	7.588.566,70	666.649,05	251.958,55	120.000	294.690,50
1906	7.906.052,45	502.100,50	270.814,65	54.000	177.286,50

Au point de vue des tarifs, chaque ligne est divisée en section de 800 mètres environ.

Les tarifs sont :

10 c. pour le voyageur qui ne franchit pas le terminus de deux sections consécutives.

20 c. quand il ne dépasse pas le terminus de six sections.

30 c. au-dessus de six sections.

En outre, toute une série de formules d'abonnements : abonnement annuel, semestriel, mensuel avec des rabais variant de 17 à 25 0/0, carnets de 12 à 100 coupons, chaque coupon représentant une valeur de 10 centimes, etc. Pour l'année 1906, les abonnements représentent 42 0/0 de la recette totale.

Les tarifs depuis l'origine ont subi plusieurs diminutions.

Les résultats de l'exploitation des tramways de Bâle paraissent donc satisfaisants, au moins jusqu'à l'année 1905. La grève, qui a éclaté au cours de cette année, a contraint la ville à faire des sacrifices qui ont gravement influé sur les résultats de 1906. Les difficultés qui ont surgi dans les rapports du service avec son personnel sont loin d'être aplanies. Ce personnel cependant jouit d'avantages appréciables. Bien payés, habillés, dotés d'une caisse de secours et de retraite eux et leurs familles, les employés ont à leur disposition pour des loyers très modiques des logements qui coûtent à la

ville plus de 20.000 francs par an. Ils n'en veulent pas et s'y prétendent surveillés (1).

Lucerne.

La ville, depuis le 1^{er} janvier 1900, exploite un réseau électrique à voyageurs de 11 kil. 14 et une ligne à marchandises, reliant les gares de la ville. Ces réseaux sont dirigés directement par le conseiller de la ville, chef des services municipaux, avec, sous ses ordres, un chef d'exploitation et un caissier-comptable.

Comme à Bâle et à Zürich, c'est la ville qui a avancé au service l'argent nécessaire au rachat et aux constructions nouvelles, au moyen de deux emprunts émis l'un en 1899, l'autre en 1902 et s'élevant au total en 1906 à 1.954.917 francs pour les tramways urbains et à 290.820 francs pour la ligne à marchandises. Le service rémunère l'emprunt de 1899 à raison de 4 0 0, celui de 1902 à raison de 3,5 0/0.

Chaque année, le chef des services municipaux établit le compte d'exploitation de l'année précédente et soumet à la ratification du conseil le budget de l'année suivante.

Lorsque les produits de l'exploitation ne suffisent pas

(1) Voir De Coppet, *L'exploitation des services industriels de Bâle*, dans la *Revue générale d'administration*, septembre 1907, p. 5.

Pour l'année 1906, le compte général financier de la ville accuse : 14.846.731 francs de recettes et 14.836.646 francs de dépenses, laissant un produit net de 8.085 francs.

pour le service des intérêts, l'amortissement et les versements obligatoires aux réserves, la ville consent en compte-courant des avances au service. Bien que municipalisée dans un but lucratif et pour fournir à la ville des ressources, l'entreprise est en déficit depuis son origine et chaque année la ville doit couvrir ces déficits avec ses ressources ordinaires (1).

Examinons d'abord la situation du réseau à voyageurs.

Les tarifs sont établis par zone et s'échelonnent de 10 à 35 centimes, en outre de nombreuses formules d'abonnements.

Les billets à 15 centimes représentent 21,06 0/0 du nombre des personnes transportées en 1906, les abonnements généraux 36,27 0/0.

L'une des causes des mauvais résultats financiers de l'exploitation est certainement la mauvaise organisation des taxes et l'abus des abonnements à des prix trop inférieurs. Les abonnements pour l'année 1906 représentent 200.292 fr. 35 sur 402.423 fr. 35 de recettes totales d'exploitation, c'est-à-dire 49,8 0/0. Or les recettes par voyage et par voyageur avec les différentes formules d'abonnement sont visiblement insuffisantes.

Recette par voyageur et par voyage :

Abonnement au porteur.	10 c. 9
» de parcours.	7 c. 0
» ouvrier	6 c. 5
» annuel	6 c. 2

(1) Renseignements fournis par M. le chef de l'exploitation.

Abonnements spéciaux pour la ligne Kriens.

Abonnement semestriel.	3 c. 6
» trimestriel.	4 c. 3
» d'écolier.	2 c. 1

Aussi au total, pour une dépense moyenne d'exploitation par kilomètre-voiture s'élevant à 32 c. 49, n'obtient-on qu'une recette de 39 c. 0 ;

Examinons les résultats de l'exploitation pour les années 1905 et 1906 (1).

	1905	1906
Kilomètres voitures parcourus . .	1.004.855	1.031.883
Nombre de voyageurs transportés.	3.197.760	3.530.383
Recettes d'exploitation proprement dites	368.960,10	402.423,35
— par kilom. voiture. cent. . . .	36,7	39,0
— par voyageur »	11,5	11,3
— moyennes par jour.	1.010,85	1.102,53
Dépenses de l'exploitation proprement dites.	281.232	335.294,36
— par kilom.voiture.cent.	27,9	32,4
— par voyageur. . . . »	8,7	9,4
Produit net d'exploitation.	87.728,10	67.128,72
Auquel il faut ajouter comme recettes diverses	16.523,04	16.839,61
Produit total d'exploitation	104.251,14	83.968,33

Il est intéressant de comparer les recettes et les dépenses totales de l'exploitation depuis son origine.

(1) D'après le *Jahresbericht der Trambahn der Stadt Luzern und der Güterbahn Kriens Luzern pro 1905, und pro 1906*. Luzern 1906 et 1907.

	RECETTES		DÉPENSES		Coefficient d'ex- ploitation
	Totales	Par kil. voiture	Totales	Par kil. voiture	
1900	205.628,85	28,7	181.746,12	25,5	88,4 0/0
1901	271.883,29	29,7	269.275,38	29,9	99,0 0/0
1902	305.889,03	32,0	273.772,78	29,2	89,5 0/0
1903	339.858,37	33,4	297.014,92	29,7	87,4 0/0
1904	359.003,25	34,7	279.835,94	27,8	77,9 0/0
1905	385.483,14	36,7	281.232	27,9	72,9 0/0
1906	419.262,96	39,0	335.294,63	32,4	80,0 0/0

Les résultats de l'exploitation sont plus médiocres pour la ligne à marchandises : « Güterbahn Krienzen-Luzern ».

	RECETTES	DÉPENSES	Coefficient d'exploitation
1901	21.662,30	28.708,36	132,5 0/0
1902	25.032,39	25.841,09	103,2 0/0
1903	28.483	25.415,55	86,4 0/0
1904	32.669,92	31.485,26	96,4 0/0
1905	36.754,37	29.696,83	80,8 0/0
1906	38.612,78	29.974,52	77,7 0/0

Tous ces chiffres sont suffisamment éloquents par eux-mêmes, pour que nous n'insistions pas davantage. En 1901 et 1902, les recettes brutes de l'exploitation n'ont même pas pu faire face aux dépenses de l'exploitation proprement dite.

Indiquons simplement quel a été l'emploi du produit brut d'exploitation en 1906.

Pour les tramways à voyageurs, l'intérêt et l'a-

mortissement du capital exigeaient une somme de 93.545 fr. 55.

Soit : Intérêt de l'emprunt de 1899 s'élevant à 1.571.599 fr. 90, au taux de 4 0/0, ci fr.	62.863,95
Intérêt de l'emprunt de 1902 s'élevant à 400.000 francs au taux de 3,5 0/0, ci fr.	14.000
Amortissement de l'emprunt de 1889, ci fr.	16.681,60
Total	<u>93.545,55</u>
Au fonds de renouvellement il a été versé. fr.	10.000
(ce qui porte ce fonds au 31 déc. 1906 à 71.377,40) et	
Au compte réserve matériel une somme de. . . fr.	11.036,57
Ce qui fait au total fr.	<u>114.582,12</u>

Alors que l'excédent des recettes sur les dépenses n'atteint que 83.968 fr. 33, d'où, avec un amortissement et des versements aux réserves insuffisants, un déficit de 30.613 fr. 79, couverts d'une part par les intérêts des sommes placées aux réserves (13.029 fr. 65), et d'autre part par une avance de la ville s'élevant à 17.584 fr. 14.

Pour le « Güterbahn Kriens », l'intérêt et l'amortissement du capital exigeaient une somme de 14.877 fr. 60, il a été versé au fonds de renouvellement 1.000 francs (ce qui porte ce fonds à 20.770 francs) et au compte réserve mobilier une somme de 9.444 fr. 45. Soit au total 25.322 fr. 05, pour un excédent d'exploitation s'élevant exactement à 8.638 fr. 26 ; d'où déficit de 16.683 fr. 79, couvert par les intérêts des sommes placées aux réserves (1.956 fr. 08) et par une avance de la ville s'élevant à 14.727 fr. 77 (1).

(1) Les autres entreprises industrielles de la ville sont plus brillantes. En 1906, le gaz a rapporté 22.138 francs, l'électricité 70.626

Berne.

Berne a racheté en 1900 son réseau de tramways à la Compagnie privée qui l'exploitait.

Ce réseau, qui aujourd'hui atteint une longueur de 10 k. 8, est administré directement par une « autorité de surveillance », qui joue le rôle d'un conseil d'administration et qui n'est autre que la section présidentielle du conseil municipal. Un chef d'exploitation technique dirige le service.

Cette entreprise jouit d'une plus grande autonomie qu'à Lucerne ou à Zürich. Comme dans ces deux villes, les indemnités de rachat et les capitaux nécessaires aux améliorations et transformations du réseau ont été fournis par un emprunt municipal, dont l'intérêt et l'amortissement incombent au service, mais la comptabilité, le budget et les comptes annuels sont indépendants de la comptabilité, du budget et des comptes de la ville. La comptabilité est tenue conformément aux ordonnances du département fédéral des chemins de fer. En outre tous les excédents de recettes de l'exploitation sont consacrés au service. S'il reste un profit net après le paiement des intérêts de l'amortissement et les

francs, l'eau 73.123 francs, mais ni pour le gaz, ni pour l'électricité il n'a été constitué de fond de réserves.

Les finances de la ville d'ailleurs sont en mauvais état. Le compte général financier pour 1906 accuse un déficit de 29.015 francs (1.793.845 fr. de recettes et 1.822.861 fr. de dépenses). — Voir : *Schweizerisches Finanz-Jahrbuch*, 1907.

versements aux réserves, il est employé à des améliorations ou à des diminutions de tarifs ; mais aucune somme n'est versée à la caisse municipale, car en municipalisant ses tramways la ville de Berne n'a pas eu, comme les autres villes suisses, l'intention de se procurer de nouvelles ressources (1).

Pour 1906 l'excédent de recettes s'est élevé à 257.500 francs, ce qui a permis de servir 3 1/2 0/0 d'intérêt au capital, 1,81 à l'amortissement et 3,22 0/0 aux fonds de réserve, sans laisser aucun profit net (2). L'entreprise représente pour la ville une fortune de 3.037.666 francs.

Nous n'avons pas pu obtenir de l'administration les comptes des dernières années. Aussi sommes-nous dans l'impossibilité de formuler un jugement sur les résultats de l'exploitation qui paraissaient excellents.

Les autres entreprises industrielles de Berne sont florissantes. En 1906 le gaz, qui représente un capital de 3.416.834 francs, a rapporté 332.870 francs à la ville, après versements de 6 0/0 comme intérêts, de 6,61 0/0 à l'amortissement et de 1,74 0/0 aux réserves. L'électricité, pour un capital de 2.954.178 francs, a rapporté net 71.864 francs, après versements de 6 0/0 comme intérêts, 8,46 à l'amortissement et 0,91 aux réserves. L'eau, pour un capital de 6.839.314 francs, a rapporté 158.133 francs nets après versements de 4 1/2 0/0

(1) Renseignements fournis par le directeur de l'exploitation.

(2) Voir le *Schweizerisches Finanz-Jahrbuch*, 1907.

comme intérêts, 1,81 comme amortissement et 0,84 0/0 aux réserves.

Saint-Gall.

C'est la ville de St-Gall qui a construit le réseau électrique qu'elle exploite depuis le mois de mai 1897. Ce réseau mesurait alors, comme il mesure encore aujourd'hui, 9 kil. 29 de longueur.

Le conseil de ville tout entier, faisant fonction de conseil d'administration, s'en est réservé la gestion. Toutefois sa direction technique appartient à une commission de sept membres, sorte de comité de direction dont font partie cinq conseillers de la ville, l'ingénieur en chef de la ville et le chef d'exploitation.

Chaque année, le comité prépare le budget provisoire de l'année suivante et les comptes de l'année précédente. Il les présente au conseil de la ville qui les approuve.

Ce réseau n'a pas été construit et n'est pas exploité dans un but lucratif. Il coûte chaque année à la ville plusieurs milliers de francs qu'elle verse sous la forme de subventions et par suite à fonds perdus (1).

Ce réseau, dont les frais de construction ont été couverts par un emprunt municipal, représente actuellement un capital de 1.712.226 francs dont il reste

(1) Renseignements donnés par M. le directeur de l'exploitation.

1.684.494 francs à amortir. Le service doit verser un intérêt annuel de 4 0/0, un amortissement de 1 0/0 et au fonds de renouvellement une somme représentant 3.50 0/0 du capital. Or ses excédents de recettes sont toujours insuffisants pour cela. La ville de Saint-Gall et les localités voisines parachèvent la somme nécessaire avec leurs ressources ordinaires, c'est-à-dire les impôts.

Ces subventions représentent chaque année des sommes élevées, dont nous donnons ci-après la nomenclature.

	Autorité locale de St-Gall	de Straubenzell	de Tablatt	Autorité politique de St-Gall	Total
1897	7.000	3.500	1.750	14.767,05	27.017,05
1898	7.000	6.000	3.000	20.364,96	36.364,96
1899	4.000	6.000	3.000	12.258,81	25.258,81
1900	4.000	6.000	3.000	22.633,64	35.633,64
1901	3.000	6.000	3.000	32.053,60	44.053,60
1902	3.000	6.000	1.250	8.612,43	18.862,43
1903	3.000	—	—	16.400,00	19.400
1904	3.000	3.200	—	1.151,55	7.351,55
1905	—	2.500	—	46.920,99	49.420,99
1906	—	1.000	—	30.775,34	31.775,34
Total	34.000	40.200	15.000	173.138,37	262.338,37

Soit une moyenne de 26.233 francs.

Les tarifs sont cependant assez élevés, ils s'échelonnent de 10 à 30 centimes suivant le nombre des sections parcourues.

Le nombre des billets vendus en 1906 se répartit

de la façon suivante, représentant 78,5 0/0 de la recette totale (476.469 fr.)

Billets :

10 c. donnant droit au parcours sur une section :	944.028	billets
15 c. — deux —	881.269	—
20 c. — trois —	494.269	—
25 c. — quatre —	140.236	—
30 c. — cinq et plus	45.339	—

En outre nombreuses formules d'abonnements, représentant une somme totale de 93.484 fr., soit : 19, 6 0/0 de la recette totale.

Enfin il faut ajouter à ces recettes d'exploitation proprement dites 8.877 francs de recettes diverses.

Dans le tableau suivant nous donnons les résultats de l'exploitation depuis l'ouverture du réseau (1).

Le dernier exercice comportait les dépenses suivantes :

Intérêt du capital emprunté (fr.1.712.226,25 à 4 0/0)	68.489,05
Amortissements (1 0/0, sur fr. 168.454)	16.845
Versement au fond de réserve	58.528
Soit un total de	143.862,05
Auquel on a fait face de la façon suivante :	
Produit net d'exploitation	56.725,74
Intérêt du compte courant	7.854,41
Subventions : de Straubenzell.	1.000
— de St-Gall	30.775,34
Restant au fond de réserve	47.506,56
	143.862,05

Le service des tramways de Saint-Gall, loin de pro-

(1) *Zehnter Geschäftsbericht der Trambahn der Stadt St-Gallen vom 1 Januar bis 31 December 1906, vom Gemeinderat Genehmigt am 11 April 1907. St-Gallen, 1907.*

Années	Kilomètres voitures parcours	Nombre de voyageurs transportés	Capital engagé	RECETTES			DÉPENSES			Profit net	Coefficient d'exploita- tion
				Totales	Par kil. voit.	Par voyageur	Totales	Par kil. voit.	Par voyageur		
				Cts.		Cts.	Cts.		Cts.		0/0
1897	356.609	1.332.980	1.073.495	182.312	51,4	13	172.337	48,0	12	9.974,90	94,5
1898	701.979	2.010.000	1.314.112	284.159	40,5	14	262.227	36,7	13	21.931,64	92,3
1899	729.473	2.372.000	1.309.830	318.448	43,6	13	268.867	38,8	11	49.581,25	84,4
1900	762.490	2.586.000	1.340.910	340.488	44,6	13	300.790	39,4	11	39.687,94	88,3
1901	819.640	2.676.000	1.418.542	351.419	42,8	13	317.891	38,8	11	33.527,80	90,4
1902	860.510	2.965.900	1.467.388	388.462	45,1	13	326.209	37,9	11	62.253,07	83,9
1903	961.514	3.460.000	1.558.879	443.733	46,1	12	340.371	35,4	9	103.362,20	76,7
1904	984.885	3.557.700	1.652.017	456.847	46,4	12	373.619	37,9	10	83.228	81,7
1905	990.674	3.522.000	1.660.654	452.270	45,7	12	406.388	40,9	11	45.881,99	90,0
1906	987.974	3.656.600	1.684.494	476.469	48,4	13	419.744	42,0	12	56.725,74	88,1

curer à la ville des ressources (1), ce qui d'ailleurs n'a pas été le but recherché lors de leur création, lui coûte très cher, bien que les tarifs soient relativement élevés. La ville aurait certainement intérêt à concéder son réseau à une Compagnie privée, qui très certainement exploiterait à meilleur marché. Les coefficients d'exploitation montrent que le coût d'exploitation est beaucoup trop élevé. Une Compagnie privée verserait à la ville des impôts et redevances diverses constituant pour cette dernière des profits sans aléas.

Schaffouse.

La ville de Schaffouse exploite directement sa distribution d'eau depuis 1885, son usine à gaz depuis 1897, sa distribution d'énergie électrique depuis 1900 et une partie de ses tramways depuis le 11 mai 1901.

C'est la ville elle-même qui a construit son réseau de tramways électriques avec des capitaux pris dans ses ressources ordinaires et qui portent intérêt à son profit au taux de $3\frac{3}{4}$ 0/0. Au 31 décembre 1906, ce capital de premier établissement s'élevait à 520.506 francs.

(1) Les autres services industriels ne sont pas en déficit parce qu'ils ne constituent point de fonds de réserve. Au compte général d'administration de la ville pour 1905-1906, il est porté 125.000 francs comme recettes domaniales. Cette somme constituerait un versement insuffisant pour le fonds de réserve, le capital réel engagé dans ces entreprises s'élevant au total à 11.831.811 francs. V. *Schweizerisches Finanz Jahrbuch*, 1907.

Le réseau est dirigé, en même temps que les autres exploitations municipales, par une commission de surveillance extra-municipale, composée de conseillers municipaux, mais aussi de négociants et d'avocats (1).

D'une longueur totale de 5 kilomètres, il se compose de deux lignes la « Neuhausen linie », la principale qui relie Schaffouse à Neuhausen et qui mesure 4 k. 21 et la « Breite linie » moins importante qui n'a que 800 mètres.

Chaque année la commission de surveillance dresse en bloc les rapports (2) d'exploitation des différentes entreprises et les budgets pour l'année suivante.

Toutes les entreprises sont considérées comme devant au moins se suffire à elles-mêmes.

En fait l'exploitation des tramways s'est trouvée, depuis son origine jusqu'en 1906, en déficit, de telle sorte que la ville a dû pendant 5 ans verser au total la somme de 9.528 fr. 96 pour permettre à ce service de rémunérer son capital et d'opérer les versements légalement obligatoires aux fonds de réserve. Aucun amortissement n'a encore été prévu.

Voilà les résultats pour 1906.

(1) Renseignements fournis par le directeur du service.

(2) *Bericht über die Rechnung der Städtischen Licht und Wasserwerke Schaffhausen (Gaswerk, Elektrizitätswerk, Wasserversorgung, Wasserwerk) sowie Strassenbahn vom 1 Januar 1905 bis 31 December 1905, et, vom 1 Januar 1906 bis 31 December 1906, Schaffhausen.*

Rechnung über die Städtischen Licht und Wasserwerke Schaffhausen Gaswerk, Wasserversorgung, Electrizitätswerk, Strassenbahn vom 1 Januar 1905 bis 31 December, et, vom 1 Januar 1906 bis 31 December, Schaffhausen.

	1906			1905	1904
	Neuhausen	Breite linie	Total	Total	Total
Kilomètres voitures parcourus	210,611	53,105	263,716	261,091	258,528
Nombre de voyageurs transportés	657,889	101,095	758,984	696,213	625,036
Recettes totales...	94,641,48	9,596,62	104,238,10	97,657,96	88,779,80
Par kil. voiture.	44,9	18,0	39,5	37,4	34,3
Par voyageur...	14,4	9,4	13,7	14,0	14,2
Dépenses totales...	57,314,56	16,276,66	73,591,22	77,959,28	76,407,12
Par kil. voiture.	27,2	30,6	27,9	29,8	29,5
Par voyageur...	8,7	16,1	9,7	11,2	12,2
Coefficient d'exploitation.....	60,6 0/0	169,9 0/0	70,6 0/0	79,8 0/0	86,1 0/0
Profit net d'exploitation total.....	37,326,92	— 6,680,04	30,646,88	19,698,68	12,372,68
Par kil. voiture.	17,7	— 12,6	11,6	07,6	04,8
Par voyageur...	05,7	— 06,6	04,0	02,8	02,0
Par rapport au total des recettes...	39,4 0/0	— 69,6 0/0	29,4 0/0	20,2 0/0	13,9 0/0

Les tarifs sont assez élevés, le réseau est divisé en sections de 10, 15 et 20 centimes. En outre six sortes d'abonnements différents sont possibles.

Les billets à 20 centimes représentent 50,7 0/0 de la recette totale, ceux à 10 centimes, 122, 0/0, ceux à 15 centimes 8,7 0/0. Les abonnements représentent le reste, soit 28,4 0/0.

Les produits de l'exploitation ont été employés de la manière suivante :

En 1905, pour faire face aux dépenses suivantes :

Intérêts du capital (592.385,82 à 3 3/4 0/0).	22.214,40
Amortissement.	néant
Versements aux fonds spéciaux :	
— de renouvellement.	7.964,03
— de réserve pour l'exploitation.	3.000
Total.	33.178,43

Les profits d'exploitation ne s'élevaient qu'à	19.698,68
Les intérêts des sommes en banque à	1.021,65
Le boni sur les dépenses de renouvellement à . . .	1.933,10
Total	<u>22.653,43</u>
D'où un déficit de	10.525,00
Couvert par les subventions de la ville et du canton.	

En 1906. On avait à faire face aux dépenses suivantes :

Intérêts du capital (520.506,67 à 3 3/4 0/0)	19.519,52
Amortissement	néant
Versements aux fonds spéciaux :	
— de renouvellement	8.562,16
— de réserve pour l'exploitation . . .	3.000
Total	<u>31.081,68</u>
Les profits de l'exploitation s'élevaient à	30.646,88
Intérêts de valeurs financières	257,50
Intérêts du compte en banque	1.493,49
Contribution de la Cie des Tramways de Schaffouse.	768,02
Recouvrement d'une somme versée en garantie . .	114,50
Ce qui fait un total de recettes de	<u>33.280,39</u>

Permettant, pour la première fois depuis 1901, de faire face à toutes les dépenses obligatoires, excepté toutefois aux dépenses d'amortissement, sans avoir recours à l'aide de la ville, et laissant disponible la somme de 2.198 fr. 71, qui a été affectée au mobilier et au matériel (1).

(1) Les autres entreprises municipales de Schaffouse sont dans une situation meilleure. En 1906, le gaz a rapporté à la ville 10.000 francs, l'électricité 25.000 et l'eau 15.000, après des versements suffisants comme intérêts (4 et 3 3/4 0/0), comme amortissement (3,64, 3,91 et 3,93 0/0) et aux fonds de réserve (1,05, 5,58 et 2 0/0).

CONCLUSION.

La municipalisation des tramways en Suisse n'a donc pas produit de brillants résultats.

Les municipalistes suisses, à part à Zürich, n'ont pas eu pour but principal, en réservant aux villes l'exploitation de ce service, de leur procurer des ressources et en cela ils diffèrent des municipalistes français. Mais ils comptaient bien que ces entreprises se suffiraient à elles-mêmes et ne deviendraient pas une charge de plus.

En fait, il n'y a que les tramways de Bâle qui jusqu'à 1906 n'aient pas eu besoin des secours de la caisse municipale, tous les autres (à part Berne pour lequel nous n'avons pas de renseignements) ont englouti de très fortes avances : Zurich, 500.000 francs en 10 ans, Saint-Gall 262.338 francs en 9 ans, Schaffouse, 9.528 francs en 5 ans, Lucerne, 32.311 francs rien que pour l'exercice 1906. Quant à Bienne et à Winthertur seules elles retiennent régulièrement des ressources de ces entreprises.

Au point de vue de leur administration, ils dépendent tous directement du conseil de la ville et, à part Bâle et Schaffouse, ils ont comme conseil d'administration le conseil de ville lui-même ou une fraction de ce conseil.

Pas d'autonomie non plus au point de vue financier, leurs comptes constituant simplement un chapitre des comptes généraux de la ville.

Les tramways municipaux suisses ne peuvent donc fournir ni des exemples aux municipalistes qui recher-

chent la meilleure formule d'exploitation des entreprises industrielles par les villes, ni des résultats pouvant servir d'arguments à ceux qui concluent si facilement de la réussite d'une institution à l'étranger à sa réussite chez nous. Il est même remarquable de constater que dans ce pays où le gaz, l'électricité et l'eau sont municipalisés dans presque toutes les grandes villes, dans celles même où ces entreprises ont réussi, les tramways sont en déficit ; ce qui démontre très clairement qu'on ne saurait conclure de la réussite de telle ou telle industrie à la réussite de telle autre. Les tramways restant de beaucoup le service le plus difficile à bien exploiter en régie.

Italie.

Le développement de la municipalisation en Italie est intéressant à étudier pour plusieurs raisons. Les mœurs et l'organisation locale de ce pays se rapprochent davantage des mœurs et de l'organisation locale française que de celles des pays anglo-saxons et germains que nous venons d'examiner ; les exploitations municipales y sont nombreuses, enfin, il possède parallèlement à son organisation administrative municipale, une organisation économique, de date récente, il est vrai, mais qui peut cependant fournir d'utiles exemples à nos législateurs futurs.

A la suite d'essais malheureux d'exploitation directe, qui avaient fortement endetté les cités italiennes, le Parlement votait, le 29 mars 1903, une loi présentée par M. Giolitti et tendant à réglementer cette branche nouvelle de l'activité communale (1). Les entreprises industrielles municipales en effet n'étaient pas organisées alors d'une façon autonome. Le plus souvent elles étaient gérées par les bureaux techniques de la Junte, sans même posséder un directeur spécial (2).

(1) A la veille de cette loi on comptait, d'après une statistique du ministère de l'intérieur : 171 abattoirs municipaux, 20 lavoirs, 12 bains, 1 entreprise de panification et 151 distributions d'eaux, 24 usines d'électricité, 15 usines à gaz, 1 réseau de tramways.

(2) Voir pour plus de détails l'enquête du professeur Richard Ba-

Cette loi est encore trop récente pour qu'on puisse en apprécier les résultats. Elle n'a pas encore régi pendant de longues années la seule entreprise municipale de tramways de l'Italie, le réseau de Milan, depuis le 1^{er} janvier 1897 entre les mains de la municipalité (1).

Avant 1880, cette ville ne possédait que quelques omnibus, très insuffisants pour le service d'une aussi grande cité. A l'approche de l'Exposition nationale de 1881, et malgré la résistance de plusieurs de ses conseillers, opposés à toute idée de tramways sur rails à cause de l'étroitesse des rues les plus fréquentées, l'administration municipale, par une délibération du 23 septembre 1880, mettait en adjudication la concession pour 16 ans d'un réseau à traction animale (31 décembre 1896). Quatre concurrents se présentèrent ; l'un demandait la limitation de la concession à une année, un autre à 3 ans, le troisième offrait à la ville une participation de 7,5 0/0 sur le produit brut d'exploitation, le quatrième une participation de 9,3 0/0 sur le même produit.

Fascinée par le chiffre élevé de la participation, la ville accepta cette dernière proposition, sans prendre

chi dans la *Riforma sociale* de Torino de janvier 1903. — Voir aussi sur le même sujet un article de M. Avrède dans la *Revue municipale* du 14 mars 1903, ainsi que notre deuxième partie, chapitre III.

(1) Les renseignements donnés sur ce réseau ont été puisés pour la plupart dans une « *Note sull' Esercizio delle Tramvie urbane* », par M. Pietro Giovanola, directeur du service, publiée en 1906, à l'occasion de l'Exposition internationale de Milan et gracieusement communiquée par le maire de Milan.

peut-être toutes les précautions que nécessitaient la rapide transformation de cette industrie et la durée de la concession.

Aussi au 31 décembre 1896, Milan était-elle encore desservie par des chevaux, alors que depuis plusieurs années, des villes de moindre importance possédaient la traction électrique. Comme il fallut deux années à la direction municipale pour effectuer la transformation, ce fut en 1899 seulement qu'un service suffisant put fonctionner.

Un an avant la fin de la concession, la ville, rejetant tout projet de concession nouvelle, décidait de conserver l'entreprise et passait le 29 octobre 1895 un traité d'exploitation avec la Société générale italienne Edison.

La ville se réservait la construction des lignes nouvelles, la transformation du réseau, le contrôle de l'exploitation au point de vue des horaires, des tarifs, des parcours, des salaires, et assumait tous les frais de construction et d'exploitation, hormis ceux relatifs à la production de l'énergie électrique. La Société Edison fournissait la force motrice et dirigeait ce qu'en termes techniques on appelle « le service du mouvement », moyennant une indemnité calculée sur la quantité des kilomètres voitures effectués.

La ville conservait la faculté de modifier les parcours, la longueur des lignes, le type des voitures, d'accepter ou de refuser les horaires présentés par la société, de

fixer les salaires, les heures de travail, les tarifs, etc. La société s'obligeait à fournir du kilomètre voiture dans la mesure et de la façon exigée par la ville.

La convention était passée pour une durée de 20 années à partir du 1^{er} janvier 1897.

Les indemnités auxquelles a droit, en vertu du traité, la Société Edison sont fixées de la façon suivante par les articles 15 et 16.

« ART. 15... — a) La somme de L. 0,255 par kilomètre voiture parcouru en horaire ordinaire ou supplémentaire, par chaque automotrice mise en service pendant la période d'exploitation allant du 1^{er} janvier 1897 au 31 décembre 1901, cette prestation étant maintenue pour ces voitures jusqu'à la fin du présent contrat.

b) La somme de L. 0,270 par kilomètre voiture parcouru en horaire ordinaire ou supplémentaire, par chaque voiture motrice mise en service depuis le 1^{er} janvier 1902 jusqu'au 31 décembre 1906, cette prestation étant maintenue pendant toute la durée du contrat.

c) La somme de L. 0,285 par kilomètre voiture effectué en horaire ordinaire ou supplémentaire, par chaque automotrice mise en service depuis le 1^{er} janvier 1907 jusqu'au 31 décembre 1912, cette prestation étant maintenue pendant toute la durée du contrat.

d) La somme de L. 0,130 par kilomètre voiture effectué par chaque voiture remorque, dont il est parlé à la fin de l'article 7, qui sera mise en circulation à n'importe quelle période du présent contrat...

ART. 16. — En outre de l'indemnité du précédent article, la Société Edison touchera une quote-part annuelle correspondant à 40 0/0 du reste obtenu en déduisant des recettes brutes annuelles :

a) Les sommes qui seront payées annuellement aux termes du précédent article.

b) L. 450 par chaque kilomètre de simple ou double voie dont se sert la société et appartenant en réalité à une autre entreprise. »

Comme le contrat, signé le 29 octobre 1895, ne devait entrer en vigueur que le 1^{er} janvier 1897, le Conseil d'Etat italien, dont l'homologation était nécessaire, se demanda si ce traité n'était pas contraire à la loi du 31 décembre 1896 sur les tramways à traction mécanique, qui, dans son article 39, interdisait formellement aux provinces, communes et personnes morales publiques d'exploiter leurs réseaux. Il admit que la convention ayant été signée un an avant la promulgation de la loi, il y avait lieu de la respecter, parce que d'une part cette convention n'avait pas besoin de l'homologation du Conseil pour lier les parties et parce que d'autre part l'article 46 de la loi du 31 décembre 1896 stipulait expressément que la présente loi n'aurait pas d'effet rétroactif. Il n'a donc tenu qu'à peu de chose que les tramways de Milan ne puissent être municipalisés.

Conformément à l'article 37 de la convention du 29 octobre 1895, un règlement intérieur sur l'exploitation, dans les détails duquel nous n'avons pas à entrer,

fut édicté dès l'origine. Nous donnerons simplement quelques éclaircissements sur l'organisation de « l'Ufficio tramviario municipale », régi maintenant par la loi du 29 mars 1903.

Les autorités locales dirigent et surveillent l'entreprise par l'intermédiaire de l'office des tramways. Cet office se compose (art. 12 du règlement) du directeur municipal, de deux employés titulaires, de dix surnuméraires, d'un chef contrôleur, de deux sous-contrôleurs, de 15 contrôleurs de 1^{re} classe et de 15 de 2^e classe (1). Les employés sont recrutés au concours comme tous les employés municipaux. Ils surveillent l'exploitation de la Société Edison. Leur rôle principal est de vérifier le nombre des kilomètres voitures effectués. Ils tiennent les statistiques, préparent les comptes et font aux autorités locales des rapports mensuels sur l'exploitation.

La convention de 1895 a stipulé la création d'une caisse de prévoyance au profit des employés (art. 29 et 37), caisse à laquelle participe la Société Edison. La société verse un centime par heure de service payé pour chaque employé, l'administration municipale 3 0/0 sur les profits nets qu'elle obtient, sans que les versements effectués annuellement puissent être inférieurs à 12.000

(1) Le directeur gagne 7.000 francs plus 2.000 francs de gratification par an ; les employés titulaires 2.400 à 2.900 ; les surnuméraires 1.300 à 1.700 ; le chef contrôleur 2.400 ; le sous-chef 2.200 ; les contrôleurs 1.800 à 2.000.

lires. Quant au personnel, il subit sur sa paye dans ce but une retenue qui ne doit pas être inférieure à 50 centimes par semaine et par homme.

Quelle est la situation actuelle du réseau ? Quels sont les résultats de l'exploitation ?

Au 31 décembre 1906 la longueur du réseau était en voies simple de 83 kil. 363, en voie double de 117 kil. 268, avec depuis 1900 le développement suivant :

	Voie simple	Voie double
1900.	63 k. 142	98 k. 105
1901.	63 k. 436	98 k. 267
1902.	74 k. 970	110 k. 438
1903.	75 k. 707	112 k. 654
1904.	75 k. 818	113 k. 572
1905.	76 k. 068	114 k. 553
1906.	83 k. 363	117 k. 268

Soit une progression de 1.19.

Le nombre des voitures en service a augmenté depuis la même date de la façon suivante :

	Motrices	Remorques	Total
1900	199	20	219
1901	202	20	222
1902	255	18	273
1903	255	24	279
1904	255	36	291
1905	251	48	303
1906	271	96	367

Ce qui fait une progression de 1,67.

Le nombre des kilomètres voitures effectués est intéressant à mettre en regard des deux précédents tableaux :

	Motrices	Remorques	Total
1900	11 843.010	372.761	12.215.771
1901	12.499.100	368.018	12.867.118
1902	14.833.090	336.340	15.169.431
1903	15.137.069	615.947	15.753.016
1904	14.995.015	1.609.878	16.604.893
1905	15.272.572	2.410.674	17.683.247

Ce qui fait une progression de 1,44.

Pendant la même période le nombre des voyageurs transportés a été de :

	Total	Moyenne par jour
1900	64.509.847	176.739
1901	67.606.611	185.224
1902	75.406.025	206.591
1903	81.762.616	224.007
1904	86.634.059	239.984
1905	94.384.365	259.298

Avec une progression de 1,46.

Voici maintenant le montant des recettes brutes d'exploitation au total, par kilomètre de ligne ouverte et par kilomètre voiture parcouru.

	Total	Moyenne par kilomètre de ligne	Moyenne par kilomètre voiture
1900	5.573.347	88.465	0,4562
1901	5.808.174	88.003	0,4514
1902	6.445.589	85.941	0,4249
1903	6.936.665	91.271	0,4403
1904	7.324.895	96.380	0,4411
1905	7.965.078	99.563	0,4504

Ce qui fait une augmentation totale de 1,41 ; par kilo-

mètre de ligne de 1,12 et une diminution par kilomètre voiture parcouru de 1,01.

Dans le tableau comparatif suivant, nous indiquons par parcours moyen ce que paye et ce que coûte chaque voyageur (y compris la prestation à la Compagnie Edison).

	Somme payée par voyageur	Coût du voyageur
1900	L. 0,086	L. 0,067
1901	0,086	0,067
1902	0,085	0,069
1903	0,085	0,066
1904	0,084	0,065
1905	0,084	0,063 1/2

Le tarif est de 10 centimes, il est réduit à certaines heures et sur certaines lignes à 5 centimes. La correspondance gratuite est délivrée entre certaines lignes.

En enlevant des recettes les frais d'exploitation, les frais d'entretien des voies et la participation de la Compagnie Edison, on obtient le profit net d'exploitation suivant :

1900 .	profit de 1.259.118, c'est-à-dire 23 0/0 des recettes brutes		
1901 .	— 1.290.683,	— 22 0/0	—
1902 .	— 1.292.177,	— 22 0/0	—
1903 .	— 1.522.225,	— 22 0/0	—
1904 .	— 1.697.387,	— 23 0/0	—
1905 .	— 1.972.078,	— 25 0/0	—

Soit une progression de 1,56.

Ces résultats et leur comparaison suggèrent les réflexions suivantes :

D'abord le profit net est manifestement insuffisant pour faire face à la rémunération du capital, à son amortissement, aux versements aux fonds de réserve et dépréciation de la voie et du matériel dont la charge incombe à la ville. Il est d'ailleurs difficile de savoir à combien s'élève le capital exact de l'entreprise. Du profit net il y aurait lieu de déduire une somme assez considérable pour l'entretien de la voie en particulier, entretien qui laisse beaucoup à désirer. Il n'est pas besoin d'être un technicien pour s'en apercevoir, il suffit d'avoir emprunté pendant quelques instants l'une quelconque des lignes du réseau. A certains endroits la voie n'existe plus.

Quelques remarques maintenant sur l'exploitation elle-même. Les conclusions du directeur du service dans la note parue à l'occasion de l'exposition de Milan et dont nous avons parlé plus haut sont, comme il fallait le prévoir, très optimistes. C'est à peine s'il entrevoit quelques réformes à introduire, quelques défauts à faire disparaître. Pour lui « le plus grave défaut du service est actuellement la charge excessive des voitures qui se vérifie sur toutes les lignes » (1).

Lorsqu'on examine le rapport entre les places offertes au public et les places occupées, c'est-à-dire l'utilisation moyenne, on est étonné d'une pareille réflexion. Voici depuis 1900 les différents chiffres :

(1) P. 55 de la note.

	Places disponibles	Places occupées	Utilisation moyenne
1900	190.108,370	64.485,356	34 0/0
1901	199.744,680	67.576,826	34 0/0
1902	226.421 326	75.372,375	33 0/0
1903	235.921,544	81.762 616	34,50/0
1904	243.961,960	86.634,059	35,50/0
1905	265.719,520	94.360,336	35,50/0

Ce qui fait environ une moyenne de 34 places occupées pour 100 offertes. C'est peu, et il est difficile devant ces chiffres de parler sérieusement d'une surcharge des voitures.

L'examen impartial des résultats de l'exploitation aurait dû suggérer au directeur une autre réflexion qui a le mérite de reposer sur des chiffres. C'est que la formule d'exploitation admise, si elle présente une grande simplicité et laisse à la ville sa liberté, tout en la préservant de la plupart des aléas, a le gros inconvénient de pousser l'exploitant, non pas à mesurer les dépenses aux profits, l'importance du service à l'importance de la circulation, mais à effectuer le plus grand nombre possible de kilomètres voitures, puisque ce nombre est la base des indemnités auxquelles il a droit.

Comparons en effet l'augmentation du nombre des kilomètres voitures parcourus dans les années 1900 à 1905, avec celle des kilomètres de ligne ouverts à la circulation et des recettes obtenues pendant le même laps de temps.

Le nombre des kilomètres voitures a augmenté de 1,44, tandis que celui des kilomètres de ligne ouverts n'augmentait que de 1,19, celui des recettes brutes totales de 1,41, de ces recettes par kilomètre de ligne ouverte de 1,12 et celui de ces recettes par kilomètre voiture baissait de 1,01. Et pendant ces cinq ans aucun abaissement de tarifs n'était appliqué.

La Société Edison a donc une tendance bien compréhensible à augmenter son service plus rapidement que l'extension du réseau et de la circulation ne le réclame.

L'entreprise au point de vue financier ne donne pas les résultats qu'elle devrait donner. En elle-même la formule d'exploitation adoptée par la ville de Milan est dangereuse. Elle ne permet pas d'obtenir le meilleur rendement possible, le service étant trop considérable au point de vue des places disponibles non occupées par le public, et le nombre de kilomètres voitures parcourus n'étant pas en rapport avec l'importance réelle du trafic.

CONCLUSION

En elle-même, la main-mise de la collectivité communale sur les services locaux d'intérêt général paraît juste et raisonnable. Elle répond bien à l'idée que l'on doit se faire d'une société où tous les individualismes divergents disparaissent et se confondent dans l'intérêt collectif.

Mais ceux qui en France demandèrent les premiers la municipalisation des services publics, crurent qu'il suffisait de démontrer, pour qu'elle fût acceptée avec enthousiasme, l'excellence théorique d'une réforme élaborée dans le mystère du cabinet de travail. D'autres portèrent leurs regards au delà de nos frontières. Ils découvrirent des services municipalisés qui paraissaient bien fonctionner, et ils en conclurent que ce qui avait réussi à l'étranger réussirait certainement en France. Ils oubliaient de tenir compte de la situation économique, de l'organisation administrative, de l'état de la législation et des mœurs de leur pays, chaque peuple ayant ses traditions, ses mœurs, sa mentalité spéciale.

Notre but a été, en la plaçant dans ses conditions pratiques d'application, d'examiner si la municipalisation de l'un des services locaux les plus importants, le

service des transports en commun, pouvait et devait être réalisée.

De notre exposé, incomplet sur beaucoup de points, il ressort cependant que la construction et l'exploitation directe des tramways en France présentent actuellement de graves difficultés pratiques.

Les nombreuses critiques provoquées par la jurisprudence du Conseil d'Etat au sujet de la capacité juridique des communes à gérer leurs entreprises industrielles sont justifiées ; nous avons admis que cette capacité, qui ne leur était pas expressément reconnue par la loi du 5 avril 1884, ne pouvait cependant en droit leur être refusée. Puis serrant la question de plus près, et n'envisageant que l'industrie des transports, nous avons recherché si dans la loi du 11 juin 1880 et dans les règlements qui l'ont complétée, le législateur avait réservé cette industrie à l'initiative privée, comme il avait cru devoir le faire en Angleterre et en Italie. Nous avons constaté que, si le mode de gestion admis et réglementé était toujours la concession, cependant nulle part la régie directe n'était proscrite.

Mais de tous les problèmes que soulève la municipalisation des tramways, le problème juridique est certainement le moins important et le plus facile à résoudre.

Qu'importe en effet que la municipalisation soit légale, qu'elle ne se heurte à aucun principe de notre droit public, à aucun texte de notre législation, si elle

est pratiquement impossible ou si elle est incapable d'atteindre le but principal visé par ceux qui la préconisent ; à savoir l'augmentation des ressources financières des municipalités ?

Enfermée dans l'étroit réseau d'une réglementation bureaucratique, placée en dehors du droit commun, à la fois trop puissante et pas assez libre d'allures, la commune ne peut pas construire et exploiter aussi bien qu'un concessionnaire privé une entreprise de tramways. Elle a d'ailleurs actuellement un intérêt pécuniaire certain à ne pas s'en occuper. Sans courir aucun risque financier, sans endosser aucune responsabilité, sans effectuer aucune avance d'argent, elle retire des exploitations privées en impôts, taxes ou redevances de toutes sortes des ressources plus considérables qu'elle ne pourrait en espérer de ces mêmes entreprises si elle en assumait la gestion. Au lieu de devenir pour elle une source de revenus, cette gestion deviendrait rapidement une charge à ajouter à toutes celles que l'on peut déjà prévoir.

L'examen des résultats obtenus à l'étranger nous a permis de ramener à leurs justes proportions les succès prétendus de ces exploitations. Il apparaît clairement que la plupart des réseaux municipaux étrangers, à part les réseaux anglais, sont en déficit, que ce déficit soit avoué, ou masqué par des artifices de comptabilité ; qu'en tous cas si en Grande-Bretagne ils vivent et procurent en général des ressources aux villes qui les ex-

ploient, ils en procureraient bien davantage s'ils étaient privés.

En admettant même que le Sénat français se montre moins irréductible que la Chambre, que, suivant son exemple, il sanctionne une loi organisant économiquement la commune et lui donnant les moyens pratiques d'exploiter directement ses services publics, les tramways à notre avis devraient être exceptés pendant longtemps encore de la municipalisation. Et cela parce que cette loi, quelque bonne quelle puisse être, ne changera pas le caractère éminemment instable de cette industrie, pas plus qu'elle ne modifiera les mœurs politiques qui président aujourd'hui à l'administration des communes françaises et qui font courir à ce service, plus qu'à tous les autres, des dangers que le temps seul peut atténuer en réformant la mentalité publique.

Vu :

Lyon, le 29 avril 1908,
Le Président de la thèse,
E. BOUVIER.

Vu :

Lyon le 4 mai 1908,
Le Doyen, de la Faculté,
CAILLEMER.

Permis d'imprimer,
Lyon, le 5 mai 1908,
*Le Recteur de l'Académie,
Président du Conseil de l'Université,*
J. JOUBIN.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE	v

INTRODUCTION

L'augmentation des dépenses communales. — Comment y faire face. — Le municipalisme. — Socialisme et interventionnisme. — La conception interventionniste. — Services publics constituant des monopoles de fait. — Service des eaux, de l'éclairage et des transports en commun. — Les tramways. — Histoire. — Développement. — Situation actuelle. — Questions qui se posent. . . .	4
---	---

PREMIÈRE PARTIE CAPACITÉ JURIDIQUE

CHAPITRE PREMIER. — La loi municipale du 5 avril 1884 et la jurisprudence du Conseil d'Etat	30
CHAPITRE II. — La loi du 11 juin 1880 et les décrets postérieurs	37

DEUXIÈME PARTIE CAPACITÉ TECHNIQUE

CHAPITRE PREMIER. — La construction	53
CHAPITRE II. — L'exploitation.	66
SECTION I. — <i>Théorie de l'exploitation directe par la commune.</i>	67
Le service des tramways est un service public	67

Le service des tramways devient rapidement un monopole de fait au profit de quelques-uns	70
SECTION II. — <i>Théorie de la concession à un entrepreneur privé. — Dangers résultant de l'organisation insuffisante de la commune au point de vue économique.</i>	
Direction	78
Organisation financière	85
Rapports litigieux	105
CHAPITRE III. — L'organisation économique de la commune	111
CHAPITRE IV — Dualité du caractère de la commune et dangers qui en résulteront.	129

TROISIÈME PARTIE

LA MUNICIPALISATION DES TRAMWAYS AU POINT DE VUE FINANCIER

CHAPITRE PREMIER. — Les communes françaises ont-elles un intérêt financier à construire et à exploiter elles-mêmes leurs tramways?	151
La rémunération du capital des Compagnies privées.	
La rémunération des emprunts municipaux.	
CHAPITRE II. — Résultats financiers de la municipalisation des tramways à l'étranger	168
GRANDE-BRETAGNE	170
Résultats généraux	174
Résultats spéciaux. Londres, Liverpool, Manchester, Birmingham, Huddersfield, Glasgow	204
ETATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD ET CANADA	217
ALLEMAGNE	229
<i>Généralités.</i> Tramways municipaux adhérents à l'Union des tramways allemands	229
Dresde, Munich, Cologne, Königsberg, Francfort-sur-Mein, Düsseldorf, Nuremberg, Mannheim, Carlsruhe, Metz, Mayence, Fribourg-en-Brigau, Colmar	236

TABLE DES MATIÈRES

343

SUISSE	295
<i>Généralités</i> . Bienne, Winterthur ; Zürich-Hoengg. .	296
Zürich, Bâle, Lucerne, Berne, Saint-Gall, Schaffouse.	298
ITALIE	325
<i>Généralités</i> . La loi du 29 mars 1903.	325
Milan.	326
CONCLUSION.	337

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
